B 864,742

Weltmeere und Weltmächte

Digitized by Google

Digitized by Google

Karl Haushofer

Weltmeere und Weltmächte

Digitized by Google

Digitized by Google

KARL HAUSHOFER

Weltmeere und Weltmächte

Mit 122 Abbildungen und 71 Karten

„Zeitgeschichte"

Verlag und Vertriebs-Gesellschaft m.b.H., Berlin W 35

Digitized by Google

D
27
.H38

Erstes bis zwölftes Tausend
Copyright 1937 by „Zeitgeschichte",
Verlag und Vertriebs-Gesellschaft m. b. H., Berlin W 35
Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, Rundfunkverwertung usw. behalten sich Urheber und Verlag vor
Printed in Germany
Gesamtherstellung Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig

Digitized by Google

R-f-st.
H...
12-1-53
84519

Dem Gedächtnis
zweier großer deutscher Admirale

Paul Behnke, Carl Hollweg

—

Karl Haushofer

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorwort und Werkplan

Volkstümliche politische Meereskunde auf geschichtlicher Grundlage ist zugleich eine politische und eine wissenschaftliche Forderung unserer tiefbewegten, neue Richtwege suchenden Zeit. Ein Zusammenbau zu ihrer Erfüllung ist das Arbeitsziel dieses Bandes. Aber er hat in seiner Art kein Vorbild; darum mußten die Leitgedanken für sein inneres Gefüge auf neuen Wegen gewonnen werden. Sie konnten nicht nach dem Muster vieler geschichtlichen Werke, auch wenn sie bis in das volle Treiben der Gegenwart hereinführen, aus der reinen Zeitenfolge des Geschehens auf Land und Meer entwickelt werden. Das ist wohl möglich bei einem einzelnen Meer, selbst beim größten, dem Pazifischen Ozean. Am dankbarsten ist es dem Europäer gegenüber für das ihm durch Sang und Sage so vertraute romanische Mittelmeer — wie es Paul Herre vorbildlich getan hat — oder für die nordischen Randmeere. Aber diese Art versagt gegenüber der Gesamtheit der Meere. Sie müßte bei des Ozeans Allgegenwart auf dem Planeten in seinen erzieherischen und politischen Wirkungen zur bruchstückweisen (rudimentären) Weltgeschichte werden, zur endlosen Zeitentafel oder — bei dynamischer Auffassung — zu einem unübersehbaren, nach Punkt-Art (pointillistisch) gefärbten Gewebe mit kaum verfolgbar durcheinanderschießenden Fäden.

Deshalb wird hier versucht, die ordnenden Linien aus den großen, dauernden geopolitischen Forderungen und Gegensätzen unserer Zeit zu gewinnen, unter denen — nächst dem ozeanisch-kontinentalen Gegenspiel — der größte der des freien und offenen Ozeans und des irgendwie gebundenen oder vergewaltigten, nur Bevorzugten in seiner vollen Gunst zugänglichen Teil- oder Weltmeeres ist. Von ihm wird ausgegangen — nach der Betrachtung verschiedener möglicher Erkenntniswege, darunter auch des rein historischen — um über einzelne — durchaus nicht alle — typischen Meer-Erscheinungsformen der Macht zu regionalen Untersuchungen einzelner Meere in der Art zu gelangen, wie sie für die einzelnen Länder und Teilräume des festen Landes die Länderkunde pflegt. Nur sollte an jeder dazu schicklichen Stelle der historische Belegstoff dort gebracht werden, wo die räumliche Umschau nach ihm ruft. Daß diese Forderung nicht überall erfüllt werden konnte, lag daran, daß Wiederholungen möglichst vermieden, aber doch die von der Frühzeit zur Gegenwart heraufführenden eigenartigen politisch-geschichtlichen Linien jedesmal in ihrem ganzen Verlauf in ihrer Tragrolle im Gesamtbau gezeigt werden sollten.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Karl Haushofer

Weltmeere und Weltmächte

Digitized by Google

Digitized by Google

KARL HAUSHOFER

Weltmeere und Weltmächte

Mit 122 Abbildungen und 71 Karten

„Zeitgeschichte"

Verlag und Vertriebs-Gesellschaft m.b.H., Berlin W 35

Digitized by Google

D
27
.H38

Erstes bis zwölftes Tausend
Copyright 1937 by „Zeitgeschichte",
Verlag und Vertriebs-Gesellschaft m. b. H., Berlin W 35
Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, Rundfunkverwertung usw. behalten sich Urheber und Verlag vor
Printed in Germany
Gesamtherstellung Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig

Digitized by Google

Ref-st.
Hans
12-1-53
84519

Dem Gedächtnis
zweier großer deutscher Admirale

Paul Behnke, Carl Hollweg

—

Karl Haushofer

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorwort und Werkplan

Volkstümliche politische Meereskunde auf geschichtlicher Grundlage ist zugleich eine politische und eine wissenschaftliche Forderung unserer tiefbewegten, neue Richtwege suchenden Zeit. Ein Zusammenbau zu ihrer Erfüllung ist das Arbeitsziel dieses Bandes. Aber er hat in seiner Art kein Vorbild; darum mußten die Leitgedanken für sein inneres Gefüge auf neuen Wegen gewonnen werden. Sie konnten nicht nach dem Muster vieler geschichtlichen Werke, auch wenn sie bis in das volle Treiben der Gegenwart hereinführen, aus der reinen Zeitenfolge des Geschehens auf Land und Meer entwickelt werden. Das ist wohl möglich bei einem einzelnen Meer, selbst beim größten, dem Pazifischen Ozean. Am dankbarsten ist es dem Europäer gegenüber für das ihm durch Sang und Sage so vertraute romanische Mittelmeer — wie es Paul Herre vorbildlich getan hat — oder für die nordischen Randmeere. Aber diese Art versagt gegenüber der Gesamtheit der Meere. Sie müßte bei des Ozeans Allgegenwart auf dem Planeten in seinen erzieherischen und politischen Wirkungen zur bruchstückweisen (rudimentären) Weltgeschichte werden, zur endlosen Zeitentafel oder — bei dynamischer Auffassung — zu einem unübersehbaren, nach Punkt-Art (pointillistisch) gefärbten Gewebe mit kaum verfolgbar durcheinanderschießenden Fäden.

Deshalb wird hier versucht, die ordnenden Linien aus den großen, dauernden geopolitischen Forderungen und Gegensätzen unserer Zeit zu gewinnen, unter denen — nächst dem ozeanisch-kontinentalen Gegenspiel — der größte der des freien und offenen Ozeans und des irgendwie gebundenen oder vergewaltigten, nur Bevorzugten in seiner vollen Gunst zugänglichen Teil- oder Weltmeeres ist. Von ihm wird ausgegangen — nach der Betrachtung verschiedener möglicher Erkenntniswege, darunter auch des rein historischen — um über einzelne — durchaus nicht alle — typischen Meer-Erscheinungsformen der Macht zu regionalen Untersuchungen einzelner Meere in der Art zu gelangen, wie sie für die einzelnen Länder und Teilräume des festen Landes die Länderkunde pflegt. Nur sollte an jeder dazu schicklichen Stelle der historische Belegstoff dort gebracht werden, wo die räumliche Umschau nach ihm ruft. Daß diese Forderung nicht überall erfüllt werden konnte, lag daran, daß Wiederholungen möglichst vermieden, aber doch die von der Frühzeit zur Gegenwart heraufführenden eigenartigen politisch-geschichtlichen Linien jedesmal in ihrem ganzen Verlauf in ihrer Tragrolle im Gesamtbau gezeigt werden sollten.

Digitized by Google

So entstand ein Baugerüst geopolitischen Stils, bei dem Erdkunde und Geschichte zu unscheidbarer Zusammenarbeit ineinandergefügt werden mußten. Wenn die Erdkunde in den einzelnen Fällen zeitlich dabei vorangeht, so ist es, weil sie eben doch die Bühne beschreibt, die zuerst vorhanden und wirksam sein muß, ehe die Spieler sich darauf bewegen, deren Handeln die Geschichte enthüllt, — während der Zuschauer, der aber jeden Augenblick auf die Bühne berufen werden kann, und beim Spiel viel mehr mitwirkt als er glaubt, aus dem bisher abgelaufenen Stück die Moral oder Unmoral ziehen müßte, um seiner Rolle gewachsen zu sein.

Wer dabei die Bühne, den Raum vergißt, dem begegnet leicht, daß er in Versenkungen stürzt, deren Gefahr er bei sorgfältiger Umschau kennen müßte; wer die Zeitfolge übersieht, eilt vorzeitig aus der Kulisse oder kommt zu spät und wirkt Anachronismen, entweder lebensunfähige Frühgeburten, oder Spätfrüchte, die nicht leben und sterben können — ein häufiger Vorgang auch in der Weltgeschichte des Meeres. Wer den geschichtlich gezeichneten Charakter der Spieler außer acht läßt, dem begegnet wohl, daß er vorzeitig von einem Bösewicht erstochen wird und so den ganzen Ablauf des Dramas gefährdet.

Also bleibt uns auch bei geschichtlichem Vorgehen gegenüber einem so großen Gegenstande unserer Erdoberfläche wie dem Meer und der Untersuchung seiner Wirkung auf die Menschheit nichts anderes übrig, als Zusammenbau (Synthese), wenn wir uns nicht — trotz noch so strenger Methode — in unübersehbare Einzelheiten verlieren wollen, deren Wust einem vor kurzem noch zerrütteten, wieder gesundenden Volkskörper gegenüber keine aufrichtende Kraft mehr hat. Das ist es, was als berechtigter Vorwurf mehr und mehr gegen die letzten Vertreter wirklich allgemeiner, zusammenfassender Bildung in einer analytischen, auflösenden Zeit, gegen die von Erdkunde und Geschichte, erhoben wird. Ihm will, zur Abhilfe, das große Unternehmen geopolitischer Erziehung begegnen, von dem diese Darstellung des Meers in der Geschichte der Menschheit (zugleich notwendig eine geopolitische Weltgeschichte der Meere) nur ein Teil ist. Sie mußte, bei der allumspannenden Verbreitung des uralten Og — Okeanos —, ganz eigene, dem zünftigen Geographen wie Historiker vielleicht nicht ganz zusagende Wege gehen. Aber um des Zieles willen mag man es ihr vielleicht ausnahmsweise verzeihen: Weltmeere und Weltmächte in ihrem Zusammenspiel zu verstehen.

Digitized by Google

I. Teil

Das Meer im Wissen und der Geschichte der Menschheit

Digitized by Google

Digitized by Google

I

Wesen der Übersee-Politik im Gegenspiel von Weltmeeren und Weltmächten

Allen gemeinsames Urgut und ruheloser Erzfeind zugleich von Anbeginn der Menschheitsgeschichte ist das Meer: eine dauernde, erziehende und verziehende, tragende und vernichtende, belebende und zerstörende weltumspannende Kraft, die seit den Anfängen der Menschheit ihren Wandel auf dem Rücken der Erde sowohl fördert als hemmt.

Sein Atem sendet die Niederschläge über das Land, die dessen Flächen erst die menschentragende, nährende Kraft verleihen; sein Spiel wirft die zerstörenden Fluten landein, von deren Wirkung sieben geschichtlich überschaubare Jahrtausende berichten, aber schon viele Zeitalter vorher Kunde geben, deren flutüberdeckte oder landgewordene Spuren uns die Naturwissenschaft zu erklären versucht. Seine Wogen schlagen den Kühnen in die Tiefe, den ihr Glanz zuerst hinaus in die Weite verlockt hat.

Wer also soll die doppelgesichtige Janus-Rolle dieser Kraft in der Geschichte der Menschheit beschreiben und nach welchen Gesichtspunkten? Bei einzelnen Ländern und Meeren haben sich längst Leitlinien für solche Arbeit herausgebildet. Man sucht zurückzuleuchten bis zu den ersten Spuren menschlichen Wandels auf dem Boden, am Strande zwischen dem Spiel der Gezeiten, zu den ersten Berichten über bezwungenen Wogendrang, so weit der Spaten zugedeckte, versunkene Formen und Werke unserer Ahnen enthüllt, der Meeresgrund verschlungenes Kulturgut zurückgibt und das immer bruchstückweise menschliche Zeugnis mit allen seinen Schwächen reicht, und folgt ihnen von dort bis auf unsere Tage.

Aber dieses Verfahren — so treu im Einzelnen und Kleinen, so gut anwendbar im begrenzten Raum des Teiles von Teilen der erdumspannenden Einheit der gesamten Erdoberfläche — es würde versagen, hilflos erscheinen vor dem ewigen und erdballumrauschenden Meer in seiner Gesamtheit.

Gerade die Geschichte — alleingelassen ohnmächtig als Darstellerin dieser Rolle des Meeres in dem Gestaltwandel der Menschheit — bedarf also dafür einer gegenspielenden, mit ihr zusammenwirkenden Helferin; dazu streckt sich ihr

Digitized by Google

der am weitesten von der exakten Naturwissenschaft zur reinen Geisteswissenschaft hinübergreifende Arm der vielarmigen Erdkunde entgegen: die Geopolitik, die erdbestimmte Machtkunde, das bodenwüchsige Gewissen der Menschheit.

Denn das vieltausendjährige Ringen der Menschheit mit dem Meer, darum, daß es die Menschheit segne und von seinem Fluche lasse, ist in erster Linie ein Ringen um Macht gegenüber der triebmäßigen Elementarkraft im höchsten Sinne: ein Ringen, wer die Oberhand behalte, der segnende oder zerstörende Sinn der Flut für den Menschen, den sie tragen, aber auch hinabspülen kann, beglücken oder vernichten. Diese Macht zum Guten zu wenden und das von ihr unscheidbare Verderbliche daran möglichst zu hemmen, zu überwinden: das ist die entscheidende Aufgabe der Menschheit am Meer. Aus ihr entsteht die geschichtliche Frage nach dem Verhältnis von Weltmeer und Weltmacht, auf die wir beim Suchen nach der Bedeutung des Meeres für die Menschheit bei ihrem Glücks- und Leidensgang durch die Geschichte Antwort heischen: der Leitgedanke dieses Buches.

Sucher nach ihren Lösungen müßten natürlich Alle sein, die sich gemeinverantwortlich fühlen für die Besserung des Looses derer, die mit ihnen Erdbewohner sind, die als Schicksalserben nach ihnen kommen, die deshalb das Recht haben, Alle, die vor ihnen waren, danach zu fragen, woran sie es im vieltausendjährigen Machtringen mit der Naturkraft des Meeres, auch in ihrem Mißbrauch durch frühere Geschlechter, haben fehlen lassen.

Führer dabei wäre naturgemäß der Seemann, der erfahrene Bezwinger der Meerflut im täglichen Kampf. Aber gerade aus dieser Selbstverständlichkeit des Kampfes mit dem Meere in seinem Alltag erwächst ihm eine Hemmung: daß ihm zu selbstverständlich ist, was gerade die überwältigende Zahl der binnenländischen Menschheit am Meere so leicht nicht erfühlt und versteht und von ihm wissen möchte. So ist die Gefahr des Aneinandervorbei-Denkens und -Redens zwischen Seemann und binnenländischen Lesern gerade in diesem Falle groß und der Geograph und Historiker hat zwar nicht das bessere Recht, aber die leichtere Möglichkeit – zugleich die Sache des Seemanns mitführend –, das Ohr der Zeitgenossen zu erreichen. Was für den einzelnen Seemann gilt, das hat noch mehr Gewicht für das ganze Seevolk; es weiß zuviel und das reine Binnenvolk weiß zuwenig vom Meer, als daß sie sich beide nicht mißverstehen müßten.

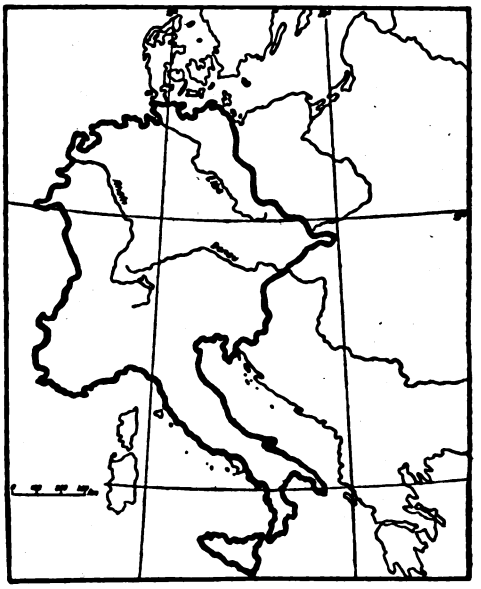
So bleiben als geborene Vermittler eben doch solche Teile der Menschheit, Einzelne, Gruppen und Massen, die – hin und her gerissen zwischen ozeanischen und kontinentalen Einflüssen – Leid und Glück des Verhältnisses zum Meer vielleicht am tiefsten seelisch erfahren. Darin aber sind wir Deutschen das am schwersten geschlagene Großvolk der Erde; die ungeheure Tragik unserer

Digitized by Google

Meergeschichte gibt uns ein Fragerecht zuerst, vor andern, nach der Rolle des Meeres in der Geschichte: ein Frage-Recht, das jeden Volksgenossen angeht.

Herbe und überzeugende Einsichten in die Leidensgeschichte ihres Lebensraumes, ihres verstümmelten, vom Meere zurückgeschnittenen und entgliederten Kultur- und Volksbodens könnten gerade die Deutschen, die Mitteleuropäer lehren, wie sehr sie Meeresgeschichte und Geopolitik der Weltmeere, wie ihrer Randlandschaften als Erziehungsmittel und Erkenntnisziel nötig hätten.

Das höchste Ziel und der vornehmste Zweck, der Sinn der ozeanographischen Aufgabe für uns Mitteleuropäer wäre: zunächst den Ablauf der Geschichte von Meeren und Seestaaten vergleichend zu beobachten und in steter Fühlung mit erdgegebenen Zügen Gesetze für eine politische Geographie der Meere und Seestaaten abzuleiten. Dann müßte von dem dadurch gewonnenen Wissensbestand und Erkenntnisgrund zur politischen, kulturwissenschaftlichen und wirtschaftlichen Ozeanographie gerade so planmäßig aufgestiegen werden, wie schon Vorbildliches — etwa von Schott — in der physischen Ozeanographie und festländischen Geschichtsschreibung geschaffen wurde. Auf diesem Wege könnte man hoffen, die Anwendung der Kunst der Geopolitik der Meere, der ozeanischen Geopolitik zu meistern. Über die Notwendigkeit dieses Erkenntnisweges dürften Deutschen wie Mitteleuropäern einige wenige Zahlen am besten die Augen öffnen. Kein Großvolk der Erde hat ja so achtlos, wie das deutsche, im Laufe seiner Geschichte mit dem Küstenzutritt seines Lebensraumes, mit seiner überseeischen Atemweite gewirtschaftet. Nicht einmal das chinesische kommt ihm darin gleich, obwohl es allein in den letzten hundert Jahren von über 17000 km Küstenentwicklung mehr als 10000 km verloren hat. Aber es besitzt doch immerhin noch mehr als 7100 km Meer-Berührung, freilich kann ein Siebentel von der des heutigen japanischen Reiches (über 52000 km),

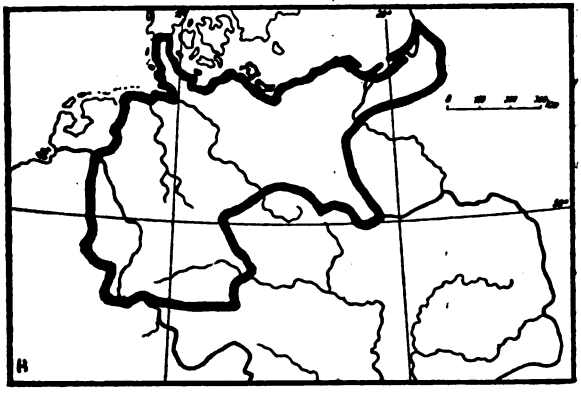


Nr. 1 Das Deutsche Reich unter den Staufern

Digitized by Google

das mit wenig mehr als dem dreifachen des chinesischen Küstenanteils von heute vor einem Jahrhundert in den Wettkampf eintrat; aber China besitzt im Gegensatz zu Deutschland die Macht über seine Strompforten: die Stimmführer seiner 460—480 Millionen erkennen, was ihm abgelistet wurde, und verlangen sein Küstenrecht einmütig zurück. Soweit ist in Mitteleuropa die Einsicht noch nicht überall gediehen.

Der deutsche Anteil am Meer bröckelte stoßweise ab: von vielen Tausenden ihres ersten landnehmenden Auftretens in der Geschichte, den mehr als 5000 km Küstenzutritt und Meerausfahrt des ersten Reiches unter den Hohenstaufen, den mehr als 3000 km See-Atem-Raum der Hansazeit, den immerhin noch über 2000 km des Deutschen Bundes, den mehr als 1300 des neudeutschen Reiches auf knappe 1000 km Luftlinie (wenig über 1400) des Reichs-Rest-Stumpfes zwischen dem gestürzten II. Reich und dem III. Reich und seiner verschleierten Zukunft. Diese Abdrängung vom Weltmeer erfolgte in einer Zeit, in der das Hauptproblem der physischen Anthropogeographie, das Mißverhältnis zwischen Bevölkerungswachstum und Ernährungskraft der Erde bei ihrer in längstens dreihundert Jahren drohenden Übervölkerung, sich sichtbar vor uns aufrichtet. Obendrein ist — bei verlorener Selbstbestimmung und beschränkter Verfügung Inner-Europas über seine Land- und Wasserverkehrswege — die Abhängigkeit von überseeischer Ernährung seiner überdichten Volksmasse bei einem Volksdruck von 135 auf den Quadratkilometer, in verstädterter Siedelungs- und Wohnweise beängstigend gestiegen. Dabei muß Jedem klar sein, daß der nordalpine Durchschnitts-Quadratkilometer — z. B. durch Zollmauern von außen her verengt — auf den Zwang zur selbstgenügenden Wirtschaft (Autarkie) zurückgeworfen, höchstens drei Viertel der Volksmenge, die er heute tragen muß, aus sich ernähren kann. Insofern trifft uns der Vorwurf unseres letzten Großadmirals, des Flottenerbauers Tirpitz, mit voller Schärfe und zu Recht: „Die Deutschen haben das Meer nicht verstanden!“ Gerade in ihren Massen begriffen sie nicht die Notwendig-



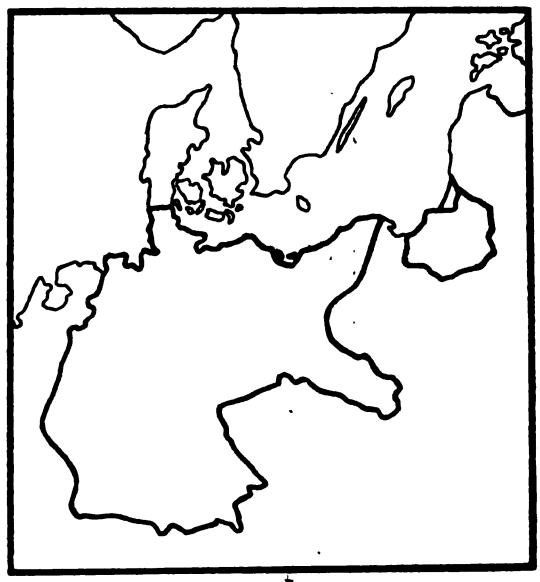
Nr. 2 Deutschlands Küstenlinie 1914

Digitized by Google

keit, für eben den Volksdruck dieser Massen und ihre gehobene Lebenshaltung über Meeresweite hinweg, nicht nur festlandwärts, frei zu handeln und zu leben.

Können wir uns bessern, wo wir müssen — wenn nicht ein Drittel des Volkes verhungern oder sonst irgendwie verkümmern soll, oder — bei eigener zunehmender Verstädterung — fremder Verstädterung in ihren Reserveräumen als Kulturdünger dienen? Das ist die große Frage, für die wir zu einem neuen Anlauf in der Richtung auf die Kunst der Geopolitik der Meere Antwort suchen.

Gerade den Binnendeutschen müßten also besondere Gründe zum Aufsuchen gegensätzlicher geographischer und geschichtlicher Leitkategorien bestimmen, um sich so meerbestimmte Vergleichswerte und Urteilsmaßstäbe zu gewinnen. Wer selbst (im Sinne Ratzels) vorwiegend festlandbestimmt und flußbeherrscht (kontinental und potamisch) in seinen Staatsbildungen ist, wer unter dem Bann trennender Waldgebirge und weiter Ebenen steht, müßte zur Gewinnung eines vollwertigen Weltbildes meerbestimmte (ozeanische) und küstenlebige (litorale) Lebensformen als ergänzende Vorbilder aufsuchen. Einstellen des Blicks auf die Nutzanwendung aller geographischen wie geschichtlichen Erziehung und Selbsterziehung, die Erhaltung und Erweiterung des Lebensraumes für das eigene Volk läßt bei drängender Zeit im enger und enger werdenden Rahmen der Menschheit (aus richtiger Einschätzung der eigenen einseitigen geographischen Kinderstube heraus) leichter taugliche geschichtliche Betrachtungswege finden.



Nr. 3 Deutschland nach dem Weltkrieg

Es ist aber gewiß nicht gleichgültig — so wenig wie beim Einzelnen —, in welcher geographischen Kinderstube Rassen, Stämme und Völker durch ihre Geschichte erzogen werden, welche geographischen Kategorien ihre Lebensräume beherrschen oder darin vorwalten, und welche sie begrenzen. Ein Erdraum erzieht seine Kinder zum Wassersparen, zur Berieselungswirtschaft mit

Digitized by Google

kostbarem Naß; ein anderer zum Wasserverschwenden und Bändigen überreichlicher Flut; hier werden sie verwöhnt durch harmonischen, rhythmischen, berechenbaren Eintritt der Niederschläge, dort müssen sie sich in launischen Wechsel fügen, beide aber bei einem Vorsorge sparenden natürlichen Ausgleich durch ein selbstverständlich werdendes natürliches Gleichgewicht des Wasser- und Pflanzenhaushalts. Diesem Teilraum der Erde geben gewaltige, schiffbare Wasseradern das Verkehrsgepräge, wie unserer norddeutschen Ebene, jenem eine schmale Felsküste mit kurzen Wildwassern, wie Ligurien; dieser liegt, wie der deutsche Volksboden, als Völker-Wohnstätte weit offen, jener ist wie Böhmen, Polen, Ferghana, Tibet durch Wald- und Sumpfgürtel, Gebirge und Hochlandränder in seiner Naturlandschaftsform geschützt und braucht deshalb auch seinen politischen Bereich in Jahrtausenden nicht zu ändern. Hier lockt eine gegliederte Küste mit Inseln in Sicht weit hinaus, wie in der Ägeis, dort stößt rollende Brandung, uferlose Weite von dem flachen, monotonen, unnahbaren Strande ab, wie in Nord-China, Süd-West-Afrika, und schreckt den an sie herantretenden Siedlerstrom wieder landeinwärts.

Wenn wir die Kinderstube der Rassen, Stämme und Völker überschauen, aus denen schließlich in buntem Gemisch unsere Volksgemeinschaft erwuchs, so sehen wir zwar ursprünglich die nordische Rasse um ein Binnenmeer erwachsen und an einem Randmeer und weiter im Norden am offenen Ozean weiten Küstenzutritt besitzen; aber ihre Mehrheiten sind doch festländisch, freilich weiträumig, sie sind vor allem durch Stromtäler und ihre Eigenart bestimmt; sie haben sich mit breiten Waldgürteln und großen Ebenen oder mit Bergwald und Hochweide in Natur-Reservaten abzufinden (wie die Alpinen).

Auch unter den Mediterranen, den „Westischen" Günthers, die sich in spärlicherer Beimengung ihnen nach und nach gesellten, werden es nicht gerade die am meisten sonnen- und seefahrtliebenden hellenischen Händler, römischen Regimentskommandeure und Verwaltungsbeamten gewesen sein, oder Kolonnen aus allen Mittelmeerländern unter den ausscheidenden Bundesgenossen oder Veteranen, die sich nach Augsburg (Augusta Vindelicorum) oder Trier (Treverorum), nach Passau (Castra Batava), Köln (Colonia) oder Regensburg (Regina), zur Partheréskadron in Partenkirchen versetzen ließen, die in Widdersberg oder Schöngeising in voralpiner Moränenlandschaft begraben liegen und die Villa des Nautarius am Ammersee oder Chiemsee, bei Arbon und Constanz als Ersatz für kampanische oder ligurische Villen erbauten.

Nun beobachten wir bei Völkern wie bei einzelnen Reisenden aber im Durchschnitt weit eher das Streben, bewußt oder unbewußt, auch im Fremden das Verwandtere zu sehen und zu suchen, während wir eher das Gegenteil tun sollten: die uns anfremdelnde geographische Kategorie als geschichtlich wirksame Erzieherin aufspüren und nutzen!

Digitized by Google

Nr. 1 Thalassa! Thalassa! Das Meer! Das Meer!

jubelten Xenophons Griechen, als sie nach monatelangem Marsch durch Kleinasiens Wüsten zum ersten Male die See wiedersahen. Etwas von dem lockenden Zauber des Meeres liegt auch über diesem Bilde

Digitized by Google

Nr. 2 Härter als das Gesicht südlicher Meere ist das Antlitz der nordischen See

Nr. 3 So entstand aus dem unablässigen Kampf mit dem „blanken Hans“ die Wikinger-Verpflichtung: Seefahrt ist Not!

Digitized by Google

Darum müßte der Deutsche von heute als geographische wie geschichtliche Erzieher die ergänzenden Landschaftstypen (Komplementär-Kategorien) derjenigen studieren, die seinen vom Meere zurückgeschnittenen Lebensraum von heute beherrschen und die ihm ohnehin vertraut sind, statt Strom und Waldgebirge, Kulturſteppe und Großstadtwüste also Küste und Meer! Er müßte mehr Gewicht auf die Erkenntnis des Werdens ihrer Lebensformen bei seinen Gegenspielern legen.

Wenn hier nun auch aus diesem Grunde für eine Geopolitik der Meere ein Vorschlag zu einem erdkundlichen und geschichtlichen Lehraufbau gemacht wird, der sich notwendig mit einer Geschichte der Ozeane verbindet, so ist sich der Verfasser bewußt, daß sein Weg dazu nur einer unter vielen sein kann, daß eine gewaltige Stoffmenge dabei in einen knappen Band gedrängt werden muß. Er weiß, daß z. B. der Gedanke, nur rein historisch, zeitbestimmt das Meer in der Geschichte der Menschheit oder auch nur der Deutschen oder eines der großen Seevölker einseitiger zu verfolgen, vielleicht zu reicheren Ergebnissen geführt hätte, jedenfalls künstlerisch anregender und dankbarer wäre. Aber der sachlich richtigste, gerade zum Ziel strebende Weg ist oft ein solcher des Verzichtes auf viele intime Schönheiten und reizvolle Ausblicke, Reichtum des Kleinlebens und weite Horizonte. Ein solcher Richtweg führt redlich von einem festen Grund zum andern, von einem klaren Durchblick zur nächsten reinlichen Perspektive nach vorwärts; die Grundlage der physischen Ozeanographie und ihrer ebenso gediegenen, wie glänzenden Entwicklung in Deutschland wird uns dazu die Ausgangspunkte anzuweisen haben. Dazu fließt dann, was der Einzelne in Erinnerung und Unterbewußtsein als Glied einer Gruppe von der Kinderstube seiner Gruppe, seines Stammes, aller der vielen Rassen und Völker mitbringt, aus denen sich sein so komplizierter Volkskörper zusammensetzt, was er in der Fremde, namentlich von Seevölkern, wie Angelsachsen und Japanern gewinnt und endlich das, was ich das individuelle Meererlebnis nennen möchte, das nur qualitativ, nicht quantitativ gewertet werden kann. Nur ein Betrachtungsweg unter vielen also ist der aus dem Inhaltsverzeichnis ersichtliche Aufbauvorschlag dieses Buches in Vereinigung von Ozeanographie und Geschichte. Viele andere Wege des weiteren Vorbaues sind für eine geopolitische Geschichte der Ozeane möglich.

Jeder aber wird vor dem Beginn eine allgemeine Auseinandersetzung mit dem führenden Schrifttum vornehmen müssen. Vor einer solchen muß jedoch zunächst der Versuch einer Groß-Gruppierung gemacht werden. Das ist ebenso nötig, wie für den Aufbau der Meeres-Geopolitik und Ozean-Geschichte eine gerechte Verteilung des verfügbaren Raumes nach einer Stoffsichtung im Geiste der allgemeinen Erdkunde und mehr landeskundlicher Darstellungen, sowie Auseinandersetzungen mit Nachbarwissenschaften, vor allem

Digitized by Google

aber der Geschichte, notwendige Voraussetzung war. Die Einzelheiten der Herkunft wird das geschulte Auge leicht erkennen.

Wichtig ist bei einer Großgliederung des Schrifttums zur Geopolitik und Geschichte der Meere vor allem die Frage, nach welchen Gesichtspunkten die Masse des Tagesguts, des periodischen, zweckbestimmten Schrifttums in das voraussetzungslosere Stoffgebiet reiner Wissenschaft einzureihen sein wird, dem aus dieser Masse eben doch eine Menge lebendiger Einsichten zugeströmt sind, die sie sonst nicht erlangt hätte. Denn es hat doch z. B. zu allen Zeiten Flottenbau-Propaganda gegeben und den klassischen Ruf: Navigare necesse est[1]), nicht nur — wie man heute zuweilen vorgibt — lediglich die von Tirpitz und seinen Leuten (immerhin nach sehr berühmten Mustern) durchgeführte! Man verfolge nur die Geschichte der Hellenen von Themistokles und seinem „Schlage mich nur, aber höre mich!" vor Salamis bis zur großen, dem Perikles von Thukydides in den Mund gelegten Rede mit ihrem Höhepunkt: „Groß aber ist die Macht, die Gewalt des Meeres!" oder die Seemachtliteratur der Vereinigten Staaten von Mahan bis Roosevelt! — von der britischen ganz abgesehen.

Angesichts solcher verwirrender Fülle wird man zu fruchtbaren Ergebnissen kommen, wenn man eine Gliederung nach den Ausgangspunkten der einzelnen führenden Köpfe versucht. Dabei besteht wohl ein Ehrenrecht des Voranstehens für alle, die sich von universalen Gesichtspunkten leiten lassen, wie einige der großen Ozean-Dichter, See-Historiker und Meer-Philosophen des Altertums: Homer und Thales, Thukydides und Pytheas, Polybios, die eine der größten Land-Meer-Auseinandersetzungen der Antike schauend begleiteten; und für Männer, wie Ratzel und Richthofen in Deutschland, wie Mahan und Johnstone im angelsächsischen Machtbereich, die sich um die folgenschwerste Land-Meer-Auseinandersetzung unserer Zeit gruppieren, mit dem Willen, notwendige Wege der Menschheit zu erhellen.

Ungeheuer ist die Spannweite zwischen dem Meer-Denken, der Betrachtungsweise in Erdkunde und Geschichte solcher Männer — die Herre in seiner Geschichte des Mittelmeeres, Langhans in seiner geojuristischen Aufhellungsarbeit und auch der Kreis der Geopolitik wieder zur Oberhand zu führen sucht — und zwischen dem rein machtbestimmten Denken, Reden, Schreiben und Tun jener andern, das nur ein Daseinsrecht, einen Machtanspruch zu Meer und Land für eine Rasse, ein Volk, eine Nation (Volkheit), einen Staat, ein Reich oder gar eine Gruppe von Ausbeutern anerkennt und betreibt, und dazu das Raum-Recht am Meer der übrigen Menschheit mißachtet, verfälscht, hinwegdeutet, in vorbestimmte Verknechtung umlügt, zu verkümmern strebt.

[1]) lat., Seefahrt ist Not.

Digitized by Google

Aber selten in der Geschichte tritt uns dieser äußerste Gegensatz zwischen Achtung der Freiheit der Meere aus höchstem Menschheitsrechtsgefühl heraus und zwischen gewalttätiger Fesselung des raumweitesten Gemeingutes der Menschheit mit eherner Stirn aus brutalstem Eigennutz unverhüllt und unverkappt in Verkörperungen entgegen.

Zumeist ist er — oft mit tiefen seelischen Kämpfen verbunden, die in ihrem Leben und Schrifttum zwiespältig hervortreten — im geschichtlichen Zeugen selbst lebendig, ohne zu vollem Sieg der einen oder andern geistigen Haltung zu führen, sogar bei so berühmten Trägern von Kulturgedanken auf dem Meere, wie Hugo Grotius, einem der meistgenannten unter den Verfechtern der Freiheit der Meere. Der reine Machtstandpunkt aber ist allezeit nur erträglich erschienen, wo sich seine Vorkämpfer, wie echte Monomanen, wenigstens selbst mit ihrer Persönlichkeit in die Bresche warfen, die ihr eigener Fanatismus für seine Machtidee schlug.

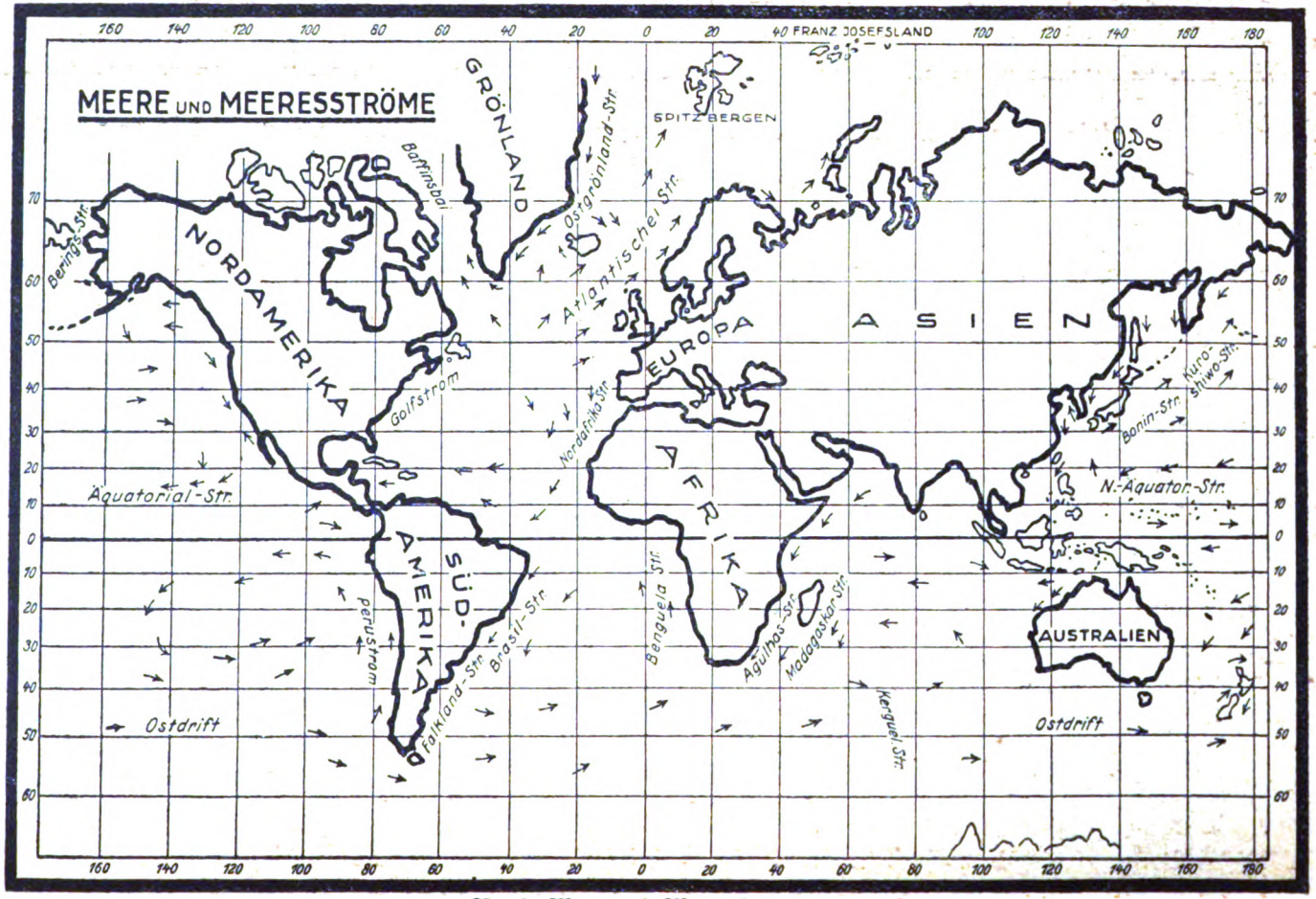
Weil die verzerrte Fratze der nackten Ichsucht beschränkter menschlicher Enge an dem raumweitesten gemeinsamen Gut der Menschheit ihr schon früh unerträglich war, und solche Gewalt- und Zorngebärden, wie das Schlagen der Meerflut mit Ketten — auch wenn es nur eine Kultzeremonie des persischen Großkönigs gewesen sein sollte — vor zweieinhalb Jahrtausenden schon das geschichtliche Andenken ihres Urhebers trübten, darum lernte man bald vor der richtenden Geschichte diese verabscheute Erscheinung mit den Schleiern des Cant, der schönfärbenden Lüge zu umziehen, mit dem Vorgeben wahrer Fürsorge für die noch unreifen Menschenbrüder zu verkleiden, bis zu dem jüngsten so oft heuchlerisch mißbrauchten Schlagwort von „des weißen Mannes Bürde".

Das macht die Aufgabe der geschichtlichen Forschung über die Rolle des Meeres im Werden der Menschheit schwerer, als bei der Frage nach der geschichtlichen Bedeutung vieler anderer, weniger ausdrucksvoller Züge im Antlitz der Erde. Denn gerade diesem ganz großen Zeugen von urgewaltiger Gestalt stand die Schambinde der Heuchelei besonders schlecht.

Ein leichteres Spiel hat dabei die aufhellende, entschleiernde Tätigkeit der Erdkunde oder Meereskunde. Denn die Naturform oder die Karte, die sie und die aus ihr entlehnten Grenzen wiedergibt, lassen sich nicht so glatt zur Lüge mißbrauchen wie der Mensch und sein meist zweckbestimmtes Zeugnis. Ewige Züge sind ungleich mühsamer in eine entstellende Maske zu zwängen als schwache, vergängliche, der Drohung beugsame Menschen.

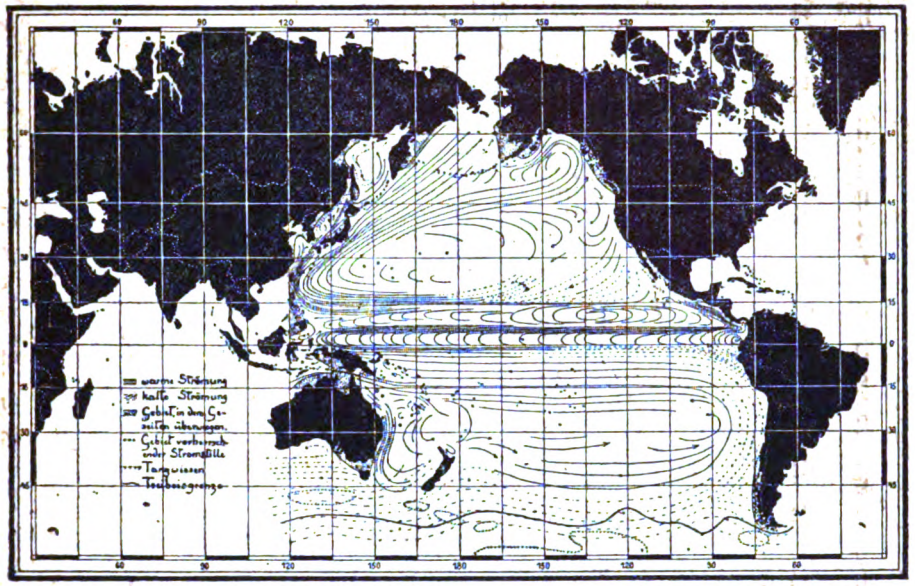
Auch darin liegt ein Grund zur notwendigen Zusammenarbeit beider Wissenschaften. Wo sie ausreichend gesichert ist, da gehört das — auf der Erdoberfläche verfolgbare, geschichtlich belegte Widereinanderfahren gerade der vorwiegend vom Meer oder vom festen Lande bestimmten geschichtlichen Persönlichkeiten zu den wertvollsten Aufschlußstellen der Geschichte überhaupt.

Digitized by Google

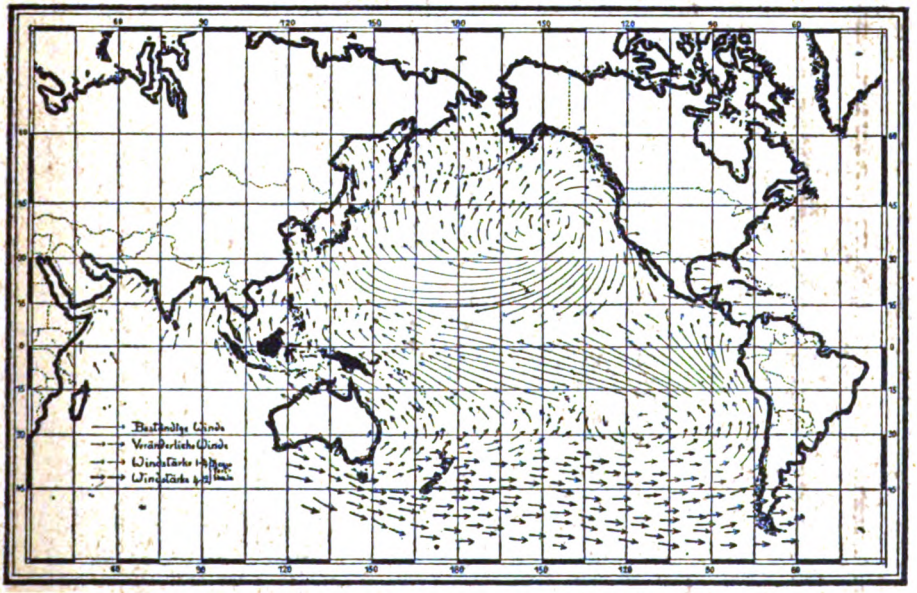


Nr. 4 Meere und Meeresströmungen

Digitized by Google



Nr. 5 Meeresströmungen im Pazifik
(Aus K. Haushofer, Geopolitik des Pazifischen Ozeans. Verlag Vowinckel)



Nr. 6 Winde im Pazifik
(Aus K. Haushofer, Geopolitik des Pazifischen Ozeans. Verlag Vowinckel)

Digitized by Google

Denn der grundverschiedene Formwille der kontinentalen und ozeanischen Persönlichkeit gegenüber dem Meer findet sich dann verkörpert: in gewaltigen praktischen und theoretischen Lebenswerken großer Gegner zu Land und Meer in gleichen Geschichtsperioden, wie etwa im Gegensatz von Napoleon I. und Nelson. Es kann aus ihren eigenen, vielfach festgehaltenen und niedergelegten Äußerungen über ihr Verhältnis zum Meer und ihre Einsicht in seine geschichtliche Rolle, seine Geopolitik nacherlebt werden; und solches innere Nacherleben ist um so aufschlußreicher und lehrkräftiger, je einseitiger sie beide als Vorkämpfer für Meer und Land, zugleich als Typen ihrer Rassen und Völker, im Daseinskampfe zu Land und auf der See gewesen sind.

Wer also des Weltmeeres Rolle in der Geschichte der Menschheit und ihrer Weltmächte zu ergründen sucht, dem stehen vielerlei Erkenntniswege offen. Große Persönlichkeiten, die nur Zuschauer-Aufgaben dabei lösten; solche, die sowohl handelten als schauten und schrieben, wie Cäsar, Prokop, Napoleon und Nelson; und solche, die vor lauter Handeln nicht zu schriftlichen Berichten darüber kamen, wie so viele Seehelden: von Hannibal über Geiserich, Erich den Roten, Ruyter, Wolfe vor Quebec, Graf Spee vor Coronel und Falkland und die toten U-Bootführer: sie alle leisten uns Wegführer-Dienste. Für die Mehrzahl derer, die neue Pfade beschritten und Wegmarken vor uns schufen, liegt eine gewisse historische Kritik schon in alledem, was sie an und auf den Ozeanen erreichten oder verfehlten, in dem, was das Meer ihnen versprach und hielt, oder worin es sie täuschte, als es ihr Werk an den Strand warf oder zerschlug, warum es sie als Helden der Menschheit verschlang — und unsterblich machte.

Nach welchen Methoden wir unseren eigenen Weg zwischen den strengen, in Menschenaltern kaum veränderlichen Richtzügen im Antlitz der Erde und den so vergänglichen, wandelbaren menschlichen Vorbildern und Zeugnissen suchen könnten und die schäumende Weite befragen, auf der die Spuren so leicht verwaschen werden, so weit nicht ewige Sterne sie richtweisen: das zu betrachten und, wenn möglich, zu ergründen, ist die Aufgabe dieses Buches, dessen Urheber keinen Vorgänger in dieser Art kennt, wenn er auch vielleicht in der Weltliteratur vorhanden sein mag.

Eine Ehrenpflicht aber schien am Eingang dazu die vorstehende gedrängte Auseinandersetzung mit einigen, in geschichtlich gewordenen Erfolgen und Leiden bewährten Führern der Menschheit zur überschauenden Betrachtung der Weltgeschichte der Ozeane, zur ozeanischen Geopolitik, wie zur politischen Ozeanographie, mit der jede Schau auf das Meer in der Geschichte der Menschheit beginnen muß.

Digitized by Google

II

Der geschichtliche Sprung von der physischen zur politischen Ozeanographie

Ozean-politisches Schrifttum

Zwei große Richtungen des Vorgehens stehen uns frei, wenn wir die Arbeitsweise klarlegen wollen, womit wir den Einfluß des Meeres auf den Menschen und des Menschen auf das Meer ermitteln können; eine mehr von der Rücksicht auf die Zeitabfolge bestimmte, rein historische Art und eine andere, von dem Raum und seinen Formen ausgehende, die dann wieder entweder mehr allgemein geographische oder mehr länderkundliche Wege einschlagen kann, aber nur Hand in Hand mit der Geschichte zu Ende zu gehen vermag.

Eines wird beiden aber gemeinsam bleiben: daß sie von den Grundlagen aus heraufarbeiten müssen, die von der physischen Meereskunde, der Ozeanographie geschaffen sind und von da zu anthropogeographischen oder geopolitischen Folgerungen und Weiterbauten fortschreiten müssen, für deren vorzugsweise Betonung sie die Wahl haben. Dabei darf man weder in der physischen Meereskunde steckenbleiben — eine Gefahr, die angesichts ihrer imposanten Leistungen groß genug ist, auf den praktischen Wegen der Angelsachsen (Maury, Murray, Johnstone) und der deutschen Seewarte in Hamburg (Neumeyer, Schott) wie auf den mehr theoretischen des Instituts für Meereskunde und seiner Träger (Drygalski, Groll, Krümmel, Merz, Penck, Walther) —, noch darf man an ihr angesichts ihrer rein physischen Strenge scheu werden, soweit es sich auch für den vorwiegend geisteswissenschaftlich arbeitenden Seehistoriker um Überwindung eines für die Anthropogeographie und Geopolitik, aber auch die Geschichte unentbehrlichen physikalischen Unterbaues handelt.

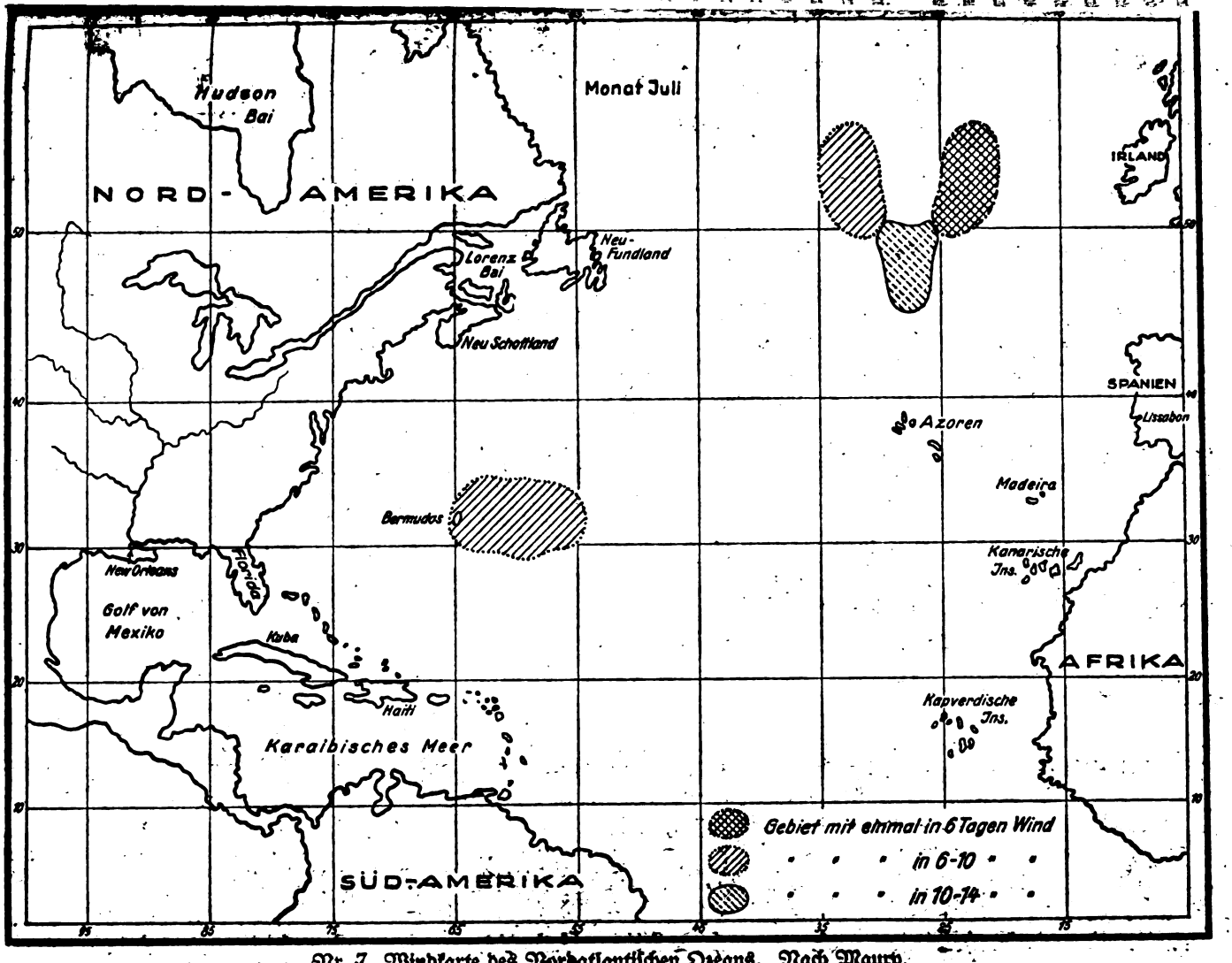
Vorbilder dafür sind Richthofen in deutscher, Johnstone in englischer Sprache, jeder mit einer Arbeit, die noch dazu geschichtliche Abschlüsse in der Entwicklung der Meereskunde auch äußerlich vermerkten. „Das Meer und die

Digitized by Google

Kunde vom Meer" lautet die Aufschrift der einen von 1903, womit die entscheidende Hinwendung der Meereskunde zwischen 1899 und 1903 zum Zusammenbau aus Empirie, Meereskenntnis und wissenschaftlicher Meereskunde in Deutschland in einem Zentralinstitut (für Meereskunde) abschloß; und „A Study of the Oceans" ist die andere überschrieben, womit Johnstone die Wiederhinwendung der britischen Ozeanographie von dem Dienst der Kriegspsychose zur voraussetzungslosen Meereskunde bezeichnete, die dann zum Stockholmer Kongreß von 1927 weiterführte, der wieder an die Sammlung der nordischen Länder zu ihrer Meeresbiologie von 1899 (Stockholm) und 1902 (Kopenhagen) anzuknüpfen suchte.

Erst 1857 hat Maury seine Wind- und Strömungskarten veröffentlicht; erst das Jahr 1875 hat auf einer privaten Grundlage in Hamburg das Entstehen der deutschen Seewarte begrüßt und damit für Angelsachsen wie Deutsche den Übergang von der empirischen Meereskenntnis zur Meereskunde in ihren Anfängen vollzogen. Es ist begreiflich, daß der ganze, viel jüngere Ausbau der physischen Ozeanographie für seine Seeräume noch nicht jenen Kanon einer bestimmten Reihenfolge geographischer Kategorien lieferte, der uns die Beschreibung von Landräumen als Unterlage der Geschichte für Zwecke der Kultur, Macht und Wirtschaft in lückenloser Darstellung so wesentlich erleichtert — wenn er auch als Erstarrungs-Gefahr angefochten wird. Ein solcher Anhaltswert für den Untersuchungs- und Vorführungsgang, wie er bei Landräumen anerkannt besteht, der von Bodenunterlage und Bodenbau, Bodenform, Oro- und Hydrographie, Klima und Wasserhaushalt, zu Bodenbedeckung und bodenvagen Schichten der Tierwelt und Menschheit zwanglos emporführt und selbstverständlich in die Anthropogeographie, politische Erdkunde und Geopolitik mündet, zuletzt der werdenden Geschichte dient, hat sich dem „Meer" gegenüber noch nicht durchgesetzt. Man braucht nur etwa das Schlagwort „Meer" in dem bekannten Lexikon der Geographie von Banse aufzuschlagen, um den Unterschied zu erkennen. Wohl beginnt die Einteilung unter A mit Morphologie, mit einer Meerflächen-Aufstellung, die bei einem Gesamtraum der Erdoberfläche von rund 510 Mill. qkm 361 Mill. qkm Meeresräume, also ein Gesamtverhältnis von Land zur See wie 3 : 7 nachweist; aber die „Lage" und ihr gerade ozeanisch so wechselnder Wert tritt schon zurück; der Benennungsfrage der Meeresteile — die bei Seevölkern so wesensverschieden von den festländischen ist — wird aus dem Wege gegangen; dann wendet sich die Darstellung dem Niveau, den Meerestiefen und dem Meeresboden zu, wofür wir ja in Grolls Tiefenkarten der Ozeane ein ausgezeichnetes Übersichts- und Vergleichswerkzeug haben. Das entspräche wohl dem, was wir bei Landräumen in Unterbau und Landoberfläche darzustellen pflegen. Die größere Bedeutung der Veränderung, die Einfügung von Klima, Strömungen,

Digitized by Google



Nr. 7 Windkarte des Nordatlantischen Ozeans. Nach Maury

Digitized by Google

Gezeiten, Bewegung überhaupt, der Grenzen, der Küsten (flach oder steil, veränderlich) kommt hier aber nicht zum Ausdruck. Ein solches Unterlassen zeigt, wie viel jünger, namentlich anthropogeographisch weniger gefestigt in der Art ihres Vorgehens die Kunde vom Meer ist, als die geschichtlich so viel ältere vom Lande. Warum vollends die Fauna (B) vor der Flora (C), das bodenfestere erst nach dem mehr bodenschweifenden (bodenvagen) Element, die Ernährungsgrundlage hinter dem Ernährten folgen soll, versteht sich nicht von selbst. Der anthropogeographische Teil aber ist ein Auszug aus der Aphorismensammlung von Ratzels „Anthropogeographie"; die vielen Arbeiten seither: Thilenius, Simmersbach, Frobenius, bis zu den trefflichen anthropogeographischen Einleitungen von A. Merz in seinen Kriegsaufsätzen fehlen bei der angegebenen Literatur.

Es ist also nicht ganz selbstverständlich, an welcher Stelle und durch welchen Ausgang man bei historischer Weiterarbeit den Bau der physischen Meereskunde zur politischen Meereskunde und Geschichte hin verlassen kann. Thilenius in seiner „Bedeutung der Meeresströmungen für die Besiedelung Melanesiens" zeigt einen Weg, der sicher durch Ratzels „Meer als Quelle der Völkergröße", wie durch Stellen in der „Anthropogeographie" (Bd. I, S. 184: Die Küsten, S. 207: Die Welt des Wassers) beeinflußt ist. Doch führen weite Sprünge von Thilenius naturwissenschaftlicher zu Frobenius' und Böckmanns kunstwissenschaftlicher und März' politischer Betrachtungsweise; wir werden schnell vor die Frage gestellt: Sollen wir zunächst die Kunde vom Menschen auf Erden (Anthropogeographie) so hoch entwickeln wie möglich und die politisch-geographischen Aufgaben nebenbei besorgen lassen, oder zielbewußt auf eine Geopolitik der Meere mit anthropogeographischem, aber der Geschichte dienendem Unterbau lossteuern? Zweifellos können beide ja weiterhin Hand in Hand gehen — aber die Geschichte wird bei dem zweiten Weg besser auf ihre Rechnung kommen. Wenn man aus dem Spiel der Meeresströmungen um die japanischen Inseln und der Frühgeschichte des japanischen Reiches die Beziehungen der Strömungsstärke zu den Prozentsätzen seiner Rassenmischung verfolgt, deren Bestandteile jene Strömungen heranführten; oder wenn man die Siedelungsdichte, die Wohndichte vielbefahrener, vielbefischter Meere mit der geringeren von Steppenlandschaften vergleicht; wenn man aus dem Schwanken der Verkehrsbänder-Dicke die historisch werdenden Verlagerungen von Verkehrsgebieten feststellt; wenn man aus Zahlen der Küsten- und Seelebigkeit Meereswirkung landeinwärts erfaßt (mit Wagner und Langhans z. B.), treibt man beides zusammen. Ja — man hat noch die Wahl zwischen mehr historischen, den zeitlichen Ablauf voranstellenden Methoden und mehr geographischen, vom Raume ausgehenden, und innerhalb des geographischen Unterbaus der Geschichte zwischen

Digitized by Google

den allgemein-geographischen Wegen mit Hermann Wagner, Drygalski u. a. oder länderkundlichen, landschaftskundlichen mit Passarge, Philippson (für das Mittelmeergebiet), Maull (für die Ägeis), Schmitthenner (für die japanische Inlandsee), Mecking (für die japanischen Seehäfen).

Dabei versuchen Thilenius, Weule, Wilczeck mit ihren historischen Wegen dicht an die geographischen zum Zusammenbau heranzuführen, und ebenso die mehr zeitgeschichtlichen meiner eigenen Untersuchungen über den Pazifischen Ozean, Irmers (Völkerdämmerung in der Südsee), Hans Meyers (vor allem in seinen feinen Studien über das niederländische Kolonialreich und seinen großen kolonial-wissenschaftlichen Werken); auch Frobenius und Böckmann bei ihren Untersuchungen der Südsee als Wanderfeld, oder Stevenson bei seinen soziologischen, in denen vielfach anthropogeographisches Vorgehen von historischem kaum zu scheiden ist. Dennoch befestigt sich der Eindruck, daß die Raumgenetik, auch bei flüssigen Kernzellen eines im Kern flüssigen Lebensraumes wie des japanischen Reiches mit seiner Inlandsee, sicherer führt als die zeitliche. Auch von Meereskunde und Klimatologie zugleich geleitete Untersuchungswege führen zu interessanten anthropogeographischen, unmittelbar politisch auswertbaren Zielen. Die Art, wie W. Krebs die „Politischen Kompetenzen der Klimatologie" in Südostasien untersuchte, ist ein Beleg dafür, auch Hellpachs „Geopsychische Erscheinungen" oder Warburgs Prägung des „Monsunia"-Begriffs aus pflanzenbiologischen Ausgängen, dem ich dann mit der „Politischen Einheit der Monsunländer" folgte.

Übergänge zu völkerpsychologischen und philosophischen Untersuchungen liegen gerade von hier aus — wo sich Erdkunde und Geschichte auf Schrittweite genähert haben — besonders nahe; sie bilden vielleicht das eine ins Metaphysische hinauswehende Ende des Gewebes, während am andern, am praktischeren Ende, die Angelsachsen stehen, deren Praxis von der Meereskenntnis und ihrer Empirie, ihrer Niederlegung in der werdenden Seekarte der Welt ausgeht. So stoßen sie vorwärts von der Wegsamkeit der Meere, ihrer Befeuerung, durch Beleuchtung wichtiger Punkte und Durchgänge, der Festlegung der wichtigsten Landmarken, der Küstenaufnahme, dem Eintrag der Winde und Strömungen — (Maury), dem Fischerei-Ertrag (Mackinder, Fels), der Seal-Forschung (amerikanische Lit.), der Walfischerei und Hochseepolizei (letzte Discovery-Fahrt) —, wenn ihnen dann auch deutsche Untersuchungsfeinheit wichtige Methoden (Drygalski-Expedition, Meteor-Expedition) und gewählte Unterscheidungen der Küstenkunde (Philippson) liefert. Kennzeichnend ist ja, daß die „Encyclopaedia britannica" noch in ihrer 9. Ausgabe (1886) die „Ozeanographie" als Stichwort nicht kennt. Was sie angeht, muß man unter „Navy", „Sea" usw. suchen! Die ganze Wiedererweckung des bewußten kulturpolitischen Verhältnisses der Angelsachsen zum

Digitized by Google

Digitized by Google

gen mit Hermann Wagner, Drygalski u. a.
skundlichen mit Passarge, Philippson (für
(für die Ägeis), Schmitthenner (für die
für die japanischen Seehäfen).
Beule, Wilczeck mit ihren historischen Wegen
Zusammenbau heranzuführen, und ebenso die
eigenen Untersuchungen über den Pazifischen
rung in der Südsee), Hans Meyers (vor allem
das niederländische Kolonialreich und seinen
en Werken); auch Frobenius und Böckmann
üdsee als Wanderfeld, oder Stevenson bei seinen
lfach anthropogeographisches Vorgehen von
ist. Dennoch befestigt sich der Eindruck, daß die
gen Kernzellen eines im Kern flüssigen Lebens-
Reiches mit seiner Inlandsee, sicherer führt als die
kunde und Klimatologie zugleich geleitete Unter-
teressanten anthropogeographischen, unmittelbar
en. Die Art, wie W. Krebs die „Politischen Kom-
" in Südostasien untersuchte, ist ein Beleg dafür,
ische Erscheinungen" oder Warburgs Prägung des
s pflanzenbiologischen Ausgängen, dem ich dann mit
der Monsunländer" folgte.
sychologischen und philosophischen Untersuchungen
s — wo sich Erdkunde und Geschichte auf Schrittweite
ders nahe; sie bilden vielleicht das eine ins Meta-
e Ende des Gewebes, während am andern, am prak-
ngelsachsen stehen, deren Praxis von der Meeres-
pirie, ihrer Niederlegung in der werdenden Seekarte
o stoßen sie vorwärts von der Wegsamkeit der Meere,
ch Beleuchtung wichtiger Punkte und Durchgänge, der
igsten Landmarken, der Küstenaufnahme, dem Eintrag
mungen — (Maury), dem Fischerei-Ertrag (Mackinder,
rschung (amerikanische Lit.), der Walfischerei und Hoch-
covery-Fahrt) —, wenn ihnen dann auch deutsche Unter-
chtige Methoden (Drygalski-E[illegible] Meteor-Expe-
te Unterscheidungen der Küste[illegible] liefert.
ja, daß die „E[illegible]di[illegible] ihrer
) die [illegible]eanog[illegible] s sie
[illegible]yy[illegible] der-
[illegible]po[illegible] um

Digitized by Google

Meere liegt zwischen der 9. und 10. Ausgabe ihres politisch bedeutendsten Sammelwerks; die Haupterwecker dazu sind der deutsche Wettbewerb und der Amerikaner Mahan. Dann freilich zeigt das Aufblühen der Meereskunde in den führenden Kulturnationen und die glänzende, daran geknüpfte Namenreihe, daß die Wahrheit: „Wissen ist Macht", wenn irgendwo, in der politischen Meereskunde seither zu Ausdruck und Wirkung gelangte.

Schon die schnelle und sprunghafte Entwicklungsgeschichte der physischen, und der — sie wie ein Schatten begleitenden — politischen Meereskunde hätte etwa von der Mitte des 19. Jahrhunderts (Maury-Karten, 1857; Linienfahrt-Überbrückung des Pazifischen Ozeans, 1857) bis zur Meteorfahrt von 1929 und Schotts Beschreibungen der Ozeane von 1930/31 an als eines der bedeutsamsten Zeitsymptome an sich weit aufmerksamer verfolgt werden müssen und Gegenstand der Geschichtsschreibung sein sollen. Noch mehr wäre es nötig gewesen, weil sie erst die Schlüssel zu Werdegang und Wirkung der wichtigsten historischen Räume gab, die man bis dahin empirisch als gegebene Tatsachen hingenommen hatte, ohne ihre vorwiegenden Ursachen im Atem und Strömungsspiel des Weltmeeres zu erkennen.

Allerdings werden sie uns nicht aus einer Weltkarte allein, etwa einer ozeanographischen Darstellung des Strömungsspieles um den Erdball klar; eine Klimakarte, wie die von Köppen, eine weitere der Volksdichte und der Ernährungsfähigkeit der geschichte-tragenden Räume müßte sich dazugesellen.

Dann aber würde ohne weiteres ersichtlich, welche ungeheuere Bedeutung für den Ablauf der Weltgeschichte die klimatische Begünstigung der Westseiten der Kontinente, gegenüber den Ostseiten, z. B. die Heizung Nordwesteuropas durch den Golfstrom hat, und die überwiegende räumliche Entwicklung der Länder mit Mittelmeer-Charakter auf der Westseite gegenüber der Ostseite der Alten Welt.

Deshalb verfügte das Abendland zwischen seinen nördlichen Randmeeren und dem afrikanischen Wüstengürtel, zwischen den sagenhaften Inseln der Atlantis und dem Randwall von Iran über einen viel breiteren, zur Entwicklung geschichtlicher Bewegung im harmonischen Verlauf günstigeren Bühnenraum, als ihn der nur vierhundert Kilometer lange, zweihundert Kilometer breite Raum um die japanische Inlandsee und das chinesische Altkultur-Dreieck zwischen Wei-Tal, Yangtse-Mündung und Berg-Meer-Schranke (Shan-Hai-Kwan) am Hochsteppenrande dem Fernen Osten bot, wenn sein Kulturboden nicht in scharfe nordisch-subtropische und kontinental-ozeanische Spannungen geraten wollte.

Der letzte Grund für diese ungleiche Ausstattung mit klima-harmonischen, besonders entwicklungsgünstigen Räumen für die Geschichte aber liegt im Meer.

Digitized by Google

Ohne die Klimagunst des meerüber und nordwärts abgelenkten Golfstroms hätte die so oft gezeigte Darstellung Englands als Mittelpunkt der Landfeste gegenüber der ozeanischen Halbkugel der Erde keinen Sinn; denn Großbritannien und noch mehr Skandinavien hätten ohne Golfstrom nicht Jahr-

Nr. 8 Großbritannien als Mittelpunkt der Welt

tausende reichbewegter Geschichte aufzuweisen, sondern sie lägen, wie andere ungeschichtlich gebliebene Räume, unter dem 50. Grad mit langer Eissperre, wie Labrador, Sachalin und Kamtschatka, unter „rauchenden" Nebeln, wie der Name der Kurilen besagt.

Auf etwa gleichen Breitegraden wendet sich der Rhein und der Amur mit einem nordwärts geschwungenen Laufstück zum Meere; aber der Rhein, in Fortsetzung der gleichfalls durch den Atem und Hauch des Meeres mit Lebens-

Digitized by Google

gunst für mediterrane menschliche Bewegung erfüllten Rhonefurche, ist ein Schauplatz bedeutsamer geschichtlicher Vorgänge; der Amur hingegen für die Ostasiaten eine Grenze des noch für bewohnenswert gehaltenen Landes zur nördlichen Anökumene. Erst den nordischeren Russen blieb es vorbehalten, sich nördlich des Amur pazifikwärts zu schieben. So entstanden im Rheinlauf gewaltige geschichtliche Durchbrechungen, ein Aufstellen neuer Tafeln der Geschichte durch Julius Cäsar, durch das germanisch-romanische Kräftespiel; im Amurland blieb es bei einem Vorbeidrücken rauherer und primitiverer Siedler an einer alten Kultur vorüber, günstigeren Gestaden des größten Meeres entgegen.

Meeresströmungen waren es, die über den Großen Ozean hinweg die Paläo-Asiaten nach Amerika und in der Folge der pazifischen Längsfurchen, die Amerikas Westküsten fast in seiner ganzen Ausdehnung begleiten, nach Süden zu den dortigen Frühkulturen führten, wie der Kuroshiwo und vielleicht die Strömungswirkung der Passate. Dieselbe warme Meeresströmung des Kuroshiwo, die wie ein dunkler Fluß im lichtgrünen kühleren Nachbarmeer sich abzeichnet, trug die Anreger der ostasiatischen Geschichte vom Südmeer her über die Riu-Kiu-Inseln nach Korea, Japan, Nordchina, wo sie sich mit dem binnenchinesischen Siedlerstrom aus dem Wei-Tal mischten, und besorgte zusammen mit einer kalten Küstenströmung von Norden, dem Oyashiwo, das eigenartige Rassengemisch der Inselbögen.

Kalte Strömungen längs rasch ansteigender Küsten sind es in Südafrika und Südamerika, die ihre Küstenwüsten bedingen und so den Westrand beider nach Süden auslaufenden Kontinente zum Zurückbleiben in der geschichtlichen Bewegung verdammt haben.

Umgekehrt beruht zuletzt doch auf der verschiedenen Erwärmung von Land und Meer und der Gunst der südostasiatischen Küstenform das Strömungsspiel, das Uhrwerk, der Klimarhythmus der Monsune, die allein in den zwei ältesten, historischen Verdichtungen der Menschheit, in Indien und Ostasien, die Daseinsbedingungen reicher, in sich abgeschlossener, so sehr sich selbst genügender, zentripetaler Kulturen geschaffen hatten.

Ihre Ausläufer längs der am weitesten nordwärts ausgreifenden Meeresteile des Indischen Ozeans, des Persischen Golfs und des Roten Meeres, haben an dieser Stelle den frühesten, uns bekannten Kulturaustausch zwischen Indusland und Ur, wahrscheinlich auch zwischen Luristan und den Mittelmeergestaden ermöglicht. Der geschichtlichen Kultur des Niltals aber ist die Lebensmöglichkeit aus den ostafrikanischen Regenfällen, den Vätern der Nilschwelle erwachsen, deren Niederschlagsmassen der Indische Ozean aus seiner Verdunstung in die ostafrikanischen Hochländer sendet, wo sie kondensiert werden.

Digitized by Google

So hat uns erst die rasche Entwicklung der physischen Meereskunde die Zusammenschau der vielen historischen Einzelerfahrungen zu einem Gesamtgewebe ermöglicht, an dem wir Ursache und Wirkung und die Gesetzmäßigkeit des Verlaufs aus erd- und meerbestimmten Grundzügen zu erkennen vermögen: etwa, wie bei einem riesigen Gobelin, bei dem allerdings das geschichtliche Erspüren der einzelnen Fäden, bis sie sich im Dunkel der Frühzeit und Vorgeschichte verlieren, für das Verständnis des Werdens im einzelnen unerläßlich ist, bei dem aber doch erst die Kunst der Gegenüberstellung, des Abstand-Gewinnens, womöglich aus der Vogelschau, über den Gesamtplan und seine Bestimmung durch die Gegebenheit des Schauplatzes, auf dem gewebt wird, den Sinn und die Herkunft des Musters und Werks entschleiert.

Erst aus der Kenntnis des Werkgetriebes der Ozeanographie heraus also ist eine Überschau der Rolle des Meeres in der Geschichte der Menschheit, des Gegenspiels von Weltmeeren und Weltmächten in großen Zügen, freskoartig, vom Dämmer der Urzeit bis zum ozeanischen Weltreichsgedanken unserer Zeit in Macht, Kultur und Wirtschaft möglich, wie wir sie nun versuchen wollen.

Digitized by Google

III

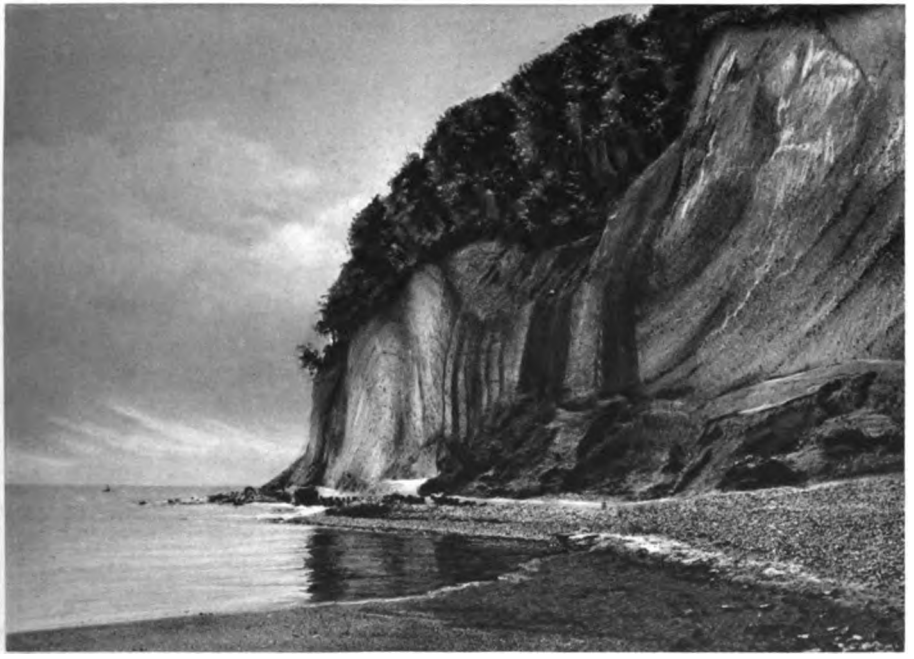
Das Meer in der Geschichte der Menschheit

Ein Versuch, das Meer als Anreger und Träger geschichtlicher Bewegung in der Geschichte der Menschheit zu betrachten — (etwa im Sinne von Littrows Gedicht „Atem der Erde"!) —, führt zu weiten Durchblicken (Perspektiven), wie großen Horizonten und fruchtbaren Arbeitshypothesen. Aber er setzt neben der Grundlage vielseitiger praktischer, wie theoretischer Vorbereitung zu selbständiger wissenschaftlicher Arbeit künstlerische Gestaltungskraft, lebendige Vorstellungsfähigkeit und — bei gediegener erdkundlicher Schulung — gründliche, wie umfassende geschichtliche Kenntnisse voraus.

Darf man dies alles als gegeben annehmen, so läßt sich ein fruchtbarer erster Betrachtungskreis etwa durch das Gegenspiel der hellenischen Worte Okeanos und Thalassa gewinnen wie von einem, aufeinander einwirkenden, um einen gemeinsamen unsichtbaren Mittelpunkt kreisenden Sternpaar von der Art etwa eines dunklen und lichten Doppelsterns als Schwerpunkt eines kosmischen Systems. Im Griechentum muß die doppeldeutige Auffassung des Verhältnisses von Meer und Mensch doch wohl ihre erste bewußte Prägung gewonnen haben, die sich im Sinne dieser beiden Meerbezeichnungen auswirkt, obwohl die ersten Kulturanfänge nun allgemein in Strommündungslandschaften (Ur; Indus; Nil) oder Flußverzweigungen oder in Hochländern am Steppenrande (Luristan, Mongolei) gesucht und vermutet werden. Das Schaudern vor dem Ozean, das Schaudern vor dem begrenzend und überlegen die Menschheit, die damalige Ökumene, ihr Alles, umfassenden Wesen des Meeres — das Schaudern als einer Menschheit bester Teil, die sich gegenüber dem Meer sehr klein fühlte — das vor ihr war und nach ihr sein wird —, Ehrfurcht und Scheu vor seiner Göttlichkeit und Unüberwindlichkeit auf der einen Seite verkörpert sich im erdumspannenden Okeanosbegriff der Alten Welt, der heute auf die cirkum-antarktischen Meere zurückgedrängt ist. Dieses Zurückschaudern steht als Gegensatz zum weltgeschichtlich gewordenen Sehnsuchtsruf: „Thalassa!"; dem Hingebungs-Gefühl zum verkehrsfreundlichen, verbindenden Meer. Es findet seinen geschichtlich berühmtesten Ausdruck im Heimatruf der aus dem Festland geretteten Zehntausend — dem Pontos Euxinos entgegen. Es gipfelt im Wunsche — wie das bereits über-

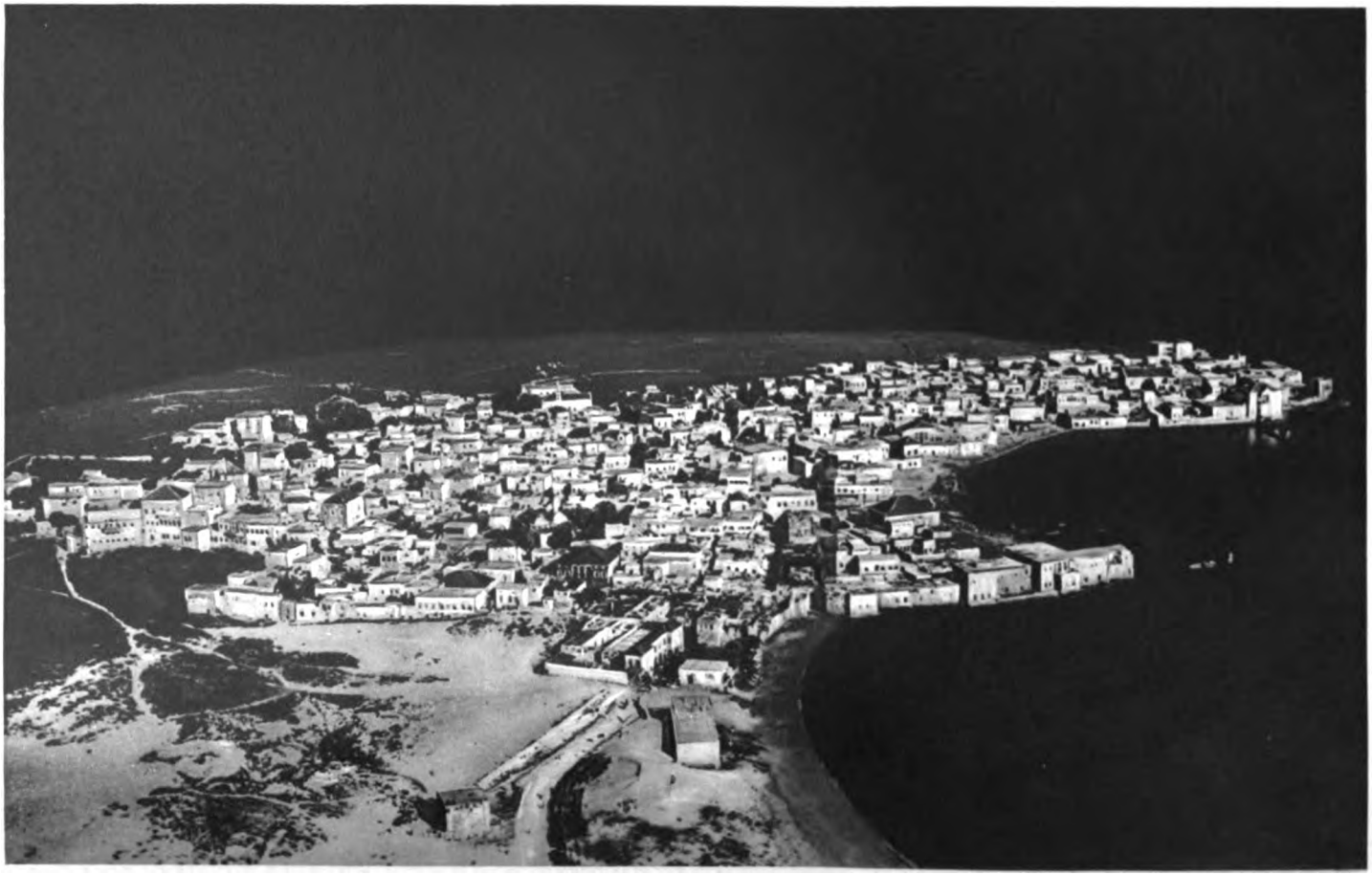
Digitized by Google

Nr. 4 Reichgegliedert, mit tauſend Inſeln und Buchten, lockt die verkehrsfreundliche Küſte Karthagos zur Meerfahrt



Nr. 5 Ernſt und ſchwer erhebt ſich das verkehrsfeindliche Geſtade ſo mancher nordiſchen Meere über dem Spiegel der See

Digitized by Google



Nr. 6 Fliegerbild von Tyrus

Digitized by Google

wundene Teilmeer auch dieses allumspannende Meer, den Okeanos zu bezwingen, in den Dienst der Kultur, der Macht, des Verkehrs, der Wirtschaft, des Schutzes und der Wehr zu stellen – der heute tatsächlich die Ozeane besiegt und dem politischen Bau der Menschheit eingefügt hat. Dieser Zwiespalt von Ehrfurcht und Wunschgier hat der Menschheit früh ein doppelseitiges, fast ein unehrliches Verhältnis zum Meer gegeben; es gibt Seevölkern leichter den Schein des Perfiden, Wankelmütigen als andern. Das ist wohl den Hellenen zuerst zum vollen Bewußtsein gekommen; und das Meer hat es ihnen vergolten in ihrem Schicksalsverhältnis zur Ägeis. Denn die ältesten großen Landkulturmächte waren ja im Grunde küstenscheu und meerfeindlich; die Furcht vor dem Meer, die abschließende, abstoßende Kraft seiner Küste überwog bei ihnen alle anderen Möglichkeiten eines Verhältnisses zu ihm; die Phöniker aber, die kretischen Frühkulturen, ihre Vermittler – Küstenvölker – waren sich ihrer ausschließlichen Meer-Abhängigkeit und Getragenheit so sehr bewußt, daß sie sich wohl auf Gedeih und Verderb mit ihm verbunden fühlten, aber nicht als seine Herren. Die frühesten Zeugen für die Erkenntnis des Doppelverhältnisses also finden wir Europäer wenigstens – (die wir ja immer noch einen Auszug aus der Mittelmeergeschichte, dann der des Atlantischen Ozeans landläufig „Weltgeschichte" nennen) – bei den Griechen. Sie lernten „Og", den Allumfasser durch die Phöniker so sehen, wie wir ihn lange in ihrer Mythologie, heute noch im Ozean-Begriff der großen Landvölker lebendig finden. Denn die anderen früheren Hochkulturen, die Hochasiens (Persiens), des Zwischenstromlandes, Ägyptens, der Inder und Chinesen lehnen das Meer im Grunde ab; sie lassen sich von ihm begrenzen.

Erst viel später, als von den Griechen und Puniern und einzelnen Römern, haben wir bis jetzt von nordischen Völkern, von Malaien, von Malaio-Polynesiern und Japanern Zeugnis, daß ihnen das Meer im Grunde näher stand als das Land, in seiner schreckhaften und unheimlichen göttlichen Art wie in seiner verkehrsfreundlichen menschlichen Seite.

Die Größten unter den Griechen hielten feinfühlig sogar in ihren berühmtesten Aussprüchen dieses Doppeldeutige in ihrem Verhältnis zum Meere, in seinem Wesen fest. So Thukydides in seinem Wort: „Mega to thes Thalasses Kratos." „Groß ist die Gewalt des Meeres." Andere nahmen Partei für das Meer, wie Thales, weil ihnen Wasser das Beste schien. In einigen politischen Wesen, wie des Themistokles, des Alkibiades, schillert die wankelmütige Flut, mit ihrem auf und nieder spülenden Wellengang beherrschend durch ihr ganzes Leben. Andere wieder, wie Kimon, Konon, Phormion, zwingen es aus einer gewissen Landbeschränkung in den Dienst ihrer politischen Ideen, doch ohne wirkliche Souveränität: Themistokles – weitsichtiger, als sie, wird dennoch im entscheidenden Augenblick von der Verständnislosigkeit der

Digitized by Google

Meere liegt zwischen der 9. und 10. A
Sammelwerks; die Haupterwecker dazu
Amerikaner Mahan. Dann freilich zeigt
den führenden Kulturnationen und die
reihe, daß die Wahrheit: „Wissen ist M
Meereskunde seither zu Ausdruck und

Schon die schnelle und sprunghafte
und der — sie wie ein Schatten begleite
etwa von der Mitte des 19. Jahrhun
fahrt-Überbrückung des Pazifischen O
1929 und Schotts Beschreibungen der
bedeutsamsten Zeitsymptome an sich we
und Gegenstand der Geschichtsschrei
nötig gewesen, weil sie erst die Sch
wichtigsten historischen Räume gab,
Tatsachen hingenommen hatte, ohne
Strömungsspiel des Weltmeeres zu

Allerdings werden sie uns nicht
ozeanographischen Darstellung des
eine Klimakarte, wie die von Köp
Ernährungsfähigkeit der geschichte

Dann aber würde ohne weitere
für den Ablauf der Weltgeschich
seiten der Kontinente, gegenüber d
europas durch den Golfstrom hat,
der Länder mit Mittelmeer-Char
der Alten Welt.

Deshalb verfügte das Abend
und dem afrikanischen Wüsten
Atlantis und dem Randwall
wicklung geschichtlicher Bewe
Bühnenraum, als ihn der nur
meter breite Raum um die jap
Dreieck zwischen Wei-Tal,
(Shan-Hai-Kwan) am Hoch
Kulturboden nicht in scharfe
Spannungen geraten wollte.

Der letzte Grund für dies
besonders entwicklungsgüns
Meer.

Digitized by Google

wundene Teilmeer auch dieses allumspannende Meer, den Okeanos zu bezwingen, in den Dienst der Kultur, der Macht, des Verkehrs, der Wirtschaft, des Schutzes und der Wehr zu stellen – der heute tatsächlich die Ozeane besiegt und dem politischen Bau der Menschheit eingefügt hat. Dieser Zwiespalt von Ehrfurcht und Wunschgier hat der Menschheit früh ein doppelseitiges, fast ein unehrliches Verhältnis zum Meer gegeben; es gibt Seevölkern leichter den Schein des Perfiden, Wankelmütigen als andern. Das ist wohl den Hellenen zuerst zum vollen Bewußtsein gekommen; und das Meer hat es ihnen vergolten in ihrem Schicksalsverhältnis zur Ägeis. Denn die ältesten großen Landkulturmächte waren ja im Grunde küstenscheu und meerfeindlich; die Furcht vor dem Meer, die abschließende, abstoßende Kraft seiner Küste überwog bei ihnen alle anderen Möglichkeiten eines Verhältnisses zu ihm; die Phöniker aber, die kretischen Frühkulturen, ihre Vermittler – Küstenvölker – waren sich ihrer ausschließlichen Meer-Abhängigkeit und Getragenheit so sehr bewußt, daß sie sich wohl auf Gedeih und Verderb mit ihm verbunden fühlten, aber nicht als seine Herren. Die frühesten Zeugen für die Erkenntnis des Doppelverhältnisses also finden wir Europäer wenigstens – (die wir ja immer noch einen Auszug aus der Mittelmeergeschichte, dann der des Atlantischen Ozeans landläufig „Weltgeschichte" nennen) – bei den Griechen. Sie lernten „Og", den Allumfasser durch die Phöniker so sehen, wie wir ihn lange in ihrer Mythologie, heute noch im Ozean-Begriff der großen Landvölker lebendig finden. Denn die anderen früheren Hochkulturen, die Hochasiens (Persiens), des Zwischenstromlandes, Ägyptens, der Inder und Chinesen lehnen das Meer im Grunde ab; sie lassen sich von ihm begrenzen.

Erst viel später, als von den Griechen und Puniern und einzelnen Römern, haben wir bis jetzt von nordischen Völkern, von Malaien, von Malaio-Polynesiern und Japanern Zeugnis, daß ihnen das Meer im Grunde näher stand als das Land, in seiner schreckhaften und unheimlichen göttlichen Art wie in seiner verkehrsfreundlichen menschlichen Seite.

Die Größten unter den Griechen hielten feinfühlig sogar in ihren berühmtesten Aussprüchen dieses Doppeldeutige in ihrem Verhältnis zum Meere, in seinem Wesen fest. So Thukydides in seinem Wort: „Mega to thes Thalasses Kratos." „Groß ist die Gewalt des Meeres." Andere nahmen Partei für das Meer, wie Thales, weil ihnen Wasser das Beste schien. In einigen politischen Wesen, wie des Themistokles, des Alkibiades, schillert die wankelmütige Flut, mit ihrem auf und nieder spülenden Wellengang beherrschend durch ihr ganzes Leben. Andere wieder, wie Kimon, Konon, Phormion, zwingen es aus einer gewissen Landbeschränkung in den Dienst ihrer politischen Ideen, doch ohne wirkliche Souveränität: Themistokles – weitsichtiger, als sie, wird dennoch im entscheidenden Augenblick von der Verständnislosigkeit der

Digitized by Google

Mehrheit seiner Mitbürger für das Meer verraten, nachdem er sie jahrelang zum Verstehen gezwungen oder überredet zu haben meinte, wie Tirpitz die Deutschen oder Mahan die Nordamerikaner.

Fast wie ein ironischer Scherz des Meeres mutet es an, daß ausgerechnet der sparta-freundliche Landedelmann Xenophon, der Pferdezüchter, den so berühmt gewordenen Sehnsuchtsschrei: „Thalassa" berichten muß. Aber freilich: schon die Mythologie berichtet von inneren Beziehungen zwischen Pferd und Meer, von dem rosseschaffenden Wellenroßbändiger Poseidon, als Vermittler zwischen den Trägern der segelbeschwingten Wanderlust auf den blauen Rücken der Wellenrosse, in denen die Hippokampen vertraute Kunstgebilde sind, und der von Rossen getragenen Landnomaden auf den wogenden Grasmeeren der Steppe, den beiden Erziehern zur Großräumigkeit nach Ratzel: Meer und Steppe!

Den Trägern der Wanderlust, den Freunden der Grenzüberschreitung gegenüber dem Ackerbau, den Nomadenzüchtern: Meer und Steppe! setzt der attische Mythos Athene mit dem Ölbaum — die Vorkämpferin der flur-abteilenden Hackbau-Kultur — entgegen, wie hellenische, römische und chinesische Geschichte später den kolonisierenden Pflug und seine Furche, Mauer, Wall und Graben, und dahinter die zur Gemeinwehr organisierte Agrarsiedelung — die den Meer- und Steppeneinfluß räumlich einengt, der sie seinerseits rastlos immer wieder durchbricht und weitet.

Der Kampf zwischen den Räubern des Meeres und der Steppe und den von beiden bedrängten Hütern der Ackerflur, einer der gewaltigsten Dauer-Rhythmen der Menschheit, ist damit angebahnt als künstlerisch zu gestaltende Notwendigkeit — und war doch zuerst den Griechen bewußt. Eine geistvolle und kenntnisreiche Studie von Renata von Scheliha über die „Wassergrenze im Altertum" spiegelt diese Tatsache wider.

„Das Meer und der Römer" wäre eine andere, auch durch fast drei Jahrtausende mit Unterbrechungen verfolgbare Kapitelüberschrift lehrreichsten Inhalts über das historische Fortwirken einer geographischen Kategorie. „Die Deutschen haben das Meer nicht verstanden", schrieb uns im Unmut ein Flottenerbauer ins Stammbuch, der geglaubt hatte, lehren zu können, was aus dem Volksinstinkt der nur mehr zum kleinen Teil nordischen Masse verschwunden war, gleichläufig mit einer Küstenzutrittsminderung von fünf zu eins, von mehr als 5000 km auf 1000! (genau zwischen 1400 und 1500).

Aber: wie stand es denn — trotz dem „mare nostrum seu tyrhenum", trotz dem mehr als dreihundertjährigen unbestrittenen Besitz eines das „romanische" Mittelmeer umspannenden Reiches mit dem inneren Verhältnis des Römers zum Meere? Wir prüfen es mit Recht vor dem der Malaio-Polynesier, wie dem der Nordländer, zudem ja die mittelländische Küstenkultur — als

Digitized by Google

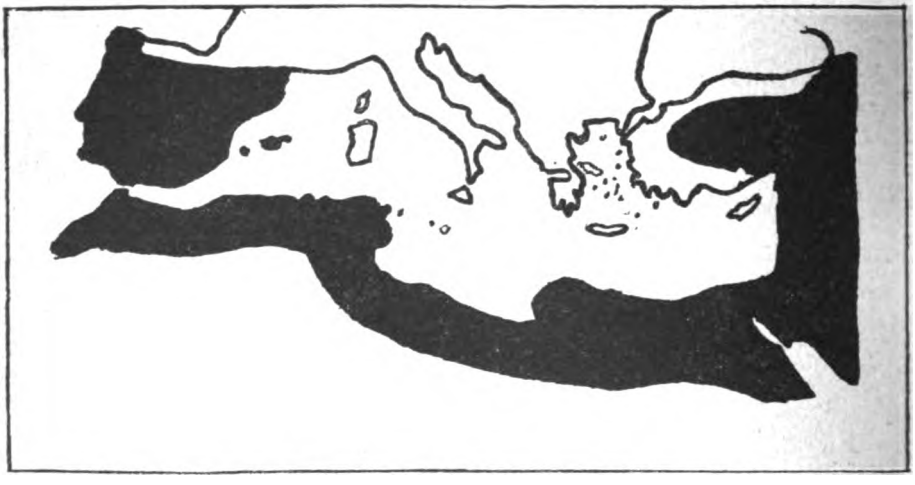
eine der eindeutigsten Weltmanifestationen des Meeres in der Menschheitsgeschichte – wahrscheinlich der Inselwolkenkultur des an sich viel großräumigeren pazifischen Kulturkreises zeitlich voranging. Ist ja doch auch das „Pidjin-Griechisch" der Indusländer erst ein Jahrtausend nach dem Alexanderzug der arabischen Seeverkehrssprache gewichen.

Lernte der Brite für sein See-Imperium nicht in Wahrheit doch mehr von Athen und den Normannen, wie vorher von den Angelsachsen, als von Rom – so oft und gern er auch sein Imperium mit jenem anderen römischen vergleicht? Auf dessen Höhepunkt, in statu nascendi hatte doch noch ein Modedichter, Horaz, kaiserlicher Tischgefährte – ohne befürchten zu müssen, ausgelacht zu werden, was ihm in Athen sicher begegnet wäre – einem nur nach Hellas reisenden Kollegen (Virgil) und seinem Minister kläglich nachgesungen: „Illi robur et aes triplex circa pectus erat qui fragilem truci commisit pelago ratem primus..." usw., „Der trug Eichenkraft, dreifach Erz um die Brust, der gebrechliche Fuhr wildem Meer vertraut erstmals ...", wie man es in der bekannten Horazode nachlesen kann. Das Verhältnis des größten offiziellen Lyrikers von Rom zum Meer war wirklich nicht achtunggebietend; eher noch das des Lucretius Carus, der aber – mit Horaz und Virgil verglichen – der römischen Staatskultur ein Außenseiter war. Das Lied des Horaz aus der Zeit höchster Macht des Römertums über ein umspanntes Meer klingt doch eher wie das Ozeanlied eines binnenländischen deutschen Volkswirtschaftlers oder Neutöners, der von Tirpitz und den Seinen mit gelinder Gewalt zum Zeugnis für den Flottenbau gezwungen wurde! Von Segelluft oder Meersehnsucht im Stil von John Masefields „Seefieber" ist darin noch keine Spur, geschweige denn von der „Tangaloa-"Stimmung der Südsee – dem Wesenseinheitsgefühl des Göttlichen mit dem Meere! –, wie sie Reche nachdichtet. Selbst des Pompejus oft zitierter Spruch: „Navigare necesse est, vivere non necesse" („Seefahrt ist nötig, Leben nicht") klingt mehr nach Seefahrtspflicht eines wackeren Landsoldaten als nach Seefahrtslust, obwohl sein Sohn sich zu einem bemerkenswerten Piratenhäuptling entwickelte. Auch Ulpians berühmte Rechtsgrundlage des freien Meeres, die Ansicht „Mare omnibus natura patere" (das Meer stehe nach seiner Natur allen offen) erinnert mehr an eine fremde, bewegliche Sache, die für Beschlagnahme oder Diebstahl durch ein einzelnes Volk leider zu groß ist, die man aber im Grunde lieber einsperren würde. Wie viel besser klingt doch der hellenische Rechtssatz: „Koinon panton anthropon", „aller Menschen gemeinsames Gut"! – Als dichterische Objektivierung, Gestaltung ist ja auch der hellenische, nackt im Wogenspiel treibende, nach dem Schleier der Leukothea fahndende Odysseus – wie ihn Preller unvergänglich der idealistischen Kunst geschenkt hat – ein anderes Vor-

Digitized by Google

bild, als Virgils Aeneas und die vielen Römer, die sich alle nur mit der See abfinden; aber auch der raumweitere Wellen-Reiter der Südsee mit seiner Tangaloa-Idee oder der Normanne mit seiner Segelbrüder-Saga spiegelt Meer-Einfluß viel unmittelbarer in seinem Kulturwerdegang wider, als irgendein uns von den Römern überlieferter Zug.

Freilich hat Aktium (2. IX. 31 v. Chr.) — eine Seeschlacht, der die Landheere untätig zusahen — über den Reichsbesitz entschieden, wie Dannoura (1185) in der japanischen Geschichte, Trafalgar (21. X. 1805) in der atlantischen oder Malakka (1511) zwischen Islam und Iberern über das Herrenrecht von Hinterindien und des australasiatischen Mittelmeeres, mittelbar des Indischen Ozeans; eine einzige Seeschlacht erwies sich also auch für Rom wirk-



Nr. 9 Das arabische Mittelmeerreich zur Zeit seiner größten Ausdehnung

samer als hundertjährige Kämpfe zu Lande. Aber Oktavian und Agrippa waren doch im Grunde Landsoldaten; und schon Duilius stellte durch seine berühmten Enterhaken zunächst einmal eine feste Landkampffläche (Polybius, I, 23) her, auf der der römische Agrarsoldat den meergewandteren Punier abstechen konnte. Das ist der „clou" des ersten Seesieges der Römer in ihrer See-Geschichte, die an Fehlschlägen (Drepanum, Camerina) gerade aus mangelnder Seetüchtigkeit reich ist — deren Seeglorie kecke fränkische Seeräuberfahrten ein Ende machten, die eigentlich schon die Wasserpolizei Konstantinopels nicht hätte durchlassen dürfen.

Landnomaden, die vorübergehend zu Seenomaden und Flottenbauern werden, waren die Bedränger und Überwinder Ostroms, die Araber und Türken bei ihrem Heraustreten in den Kulturkreis zwischen Mittelländischem Meer

Digitized by Google

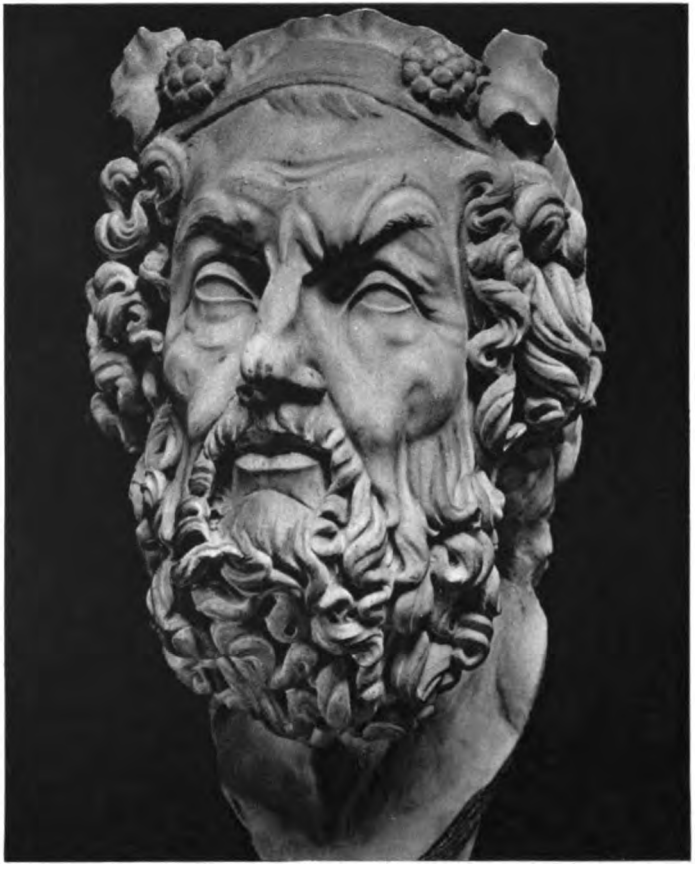
Nr. 7 Während die Fjorde Norwegens als Typ einer Naturküste auch großen Schiffen fast überall ohne besondere Vorkehrungen das Ankern erlauben —

4256 Hambg. Luftb. Landesbildst. Niedersachsen. Hann. v. R. L. M. freigegb.

Nr. 8 — erzwang sich die Tatkraft des Festlandsgermanen in der mit Leuchttürmen, Funkstationen, Molen und Wetterwarten versehenen „technischen" Küste den vollgültigen Ausgleich der Lagen-Ungunst

Digitized by Google

Nr. 10 Themistokles, der in genialer Erkenntnis geopolitischer Bedingtheiten die Landmacht Athen auf die See hinausführte



Nr. 9 Homer, der Dichter des Meeres und der Seefahrt, dessen „Odyssee" den Griechen das See-Denken dichterisch nahebrachte

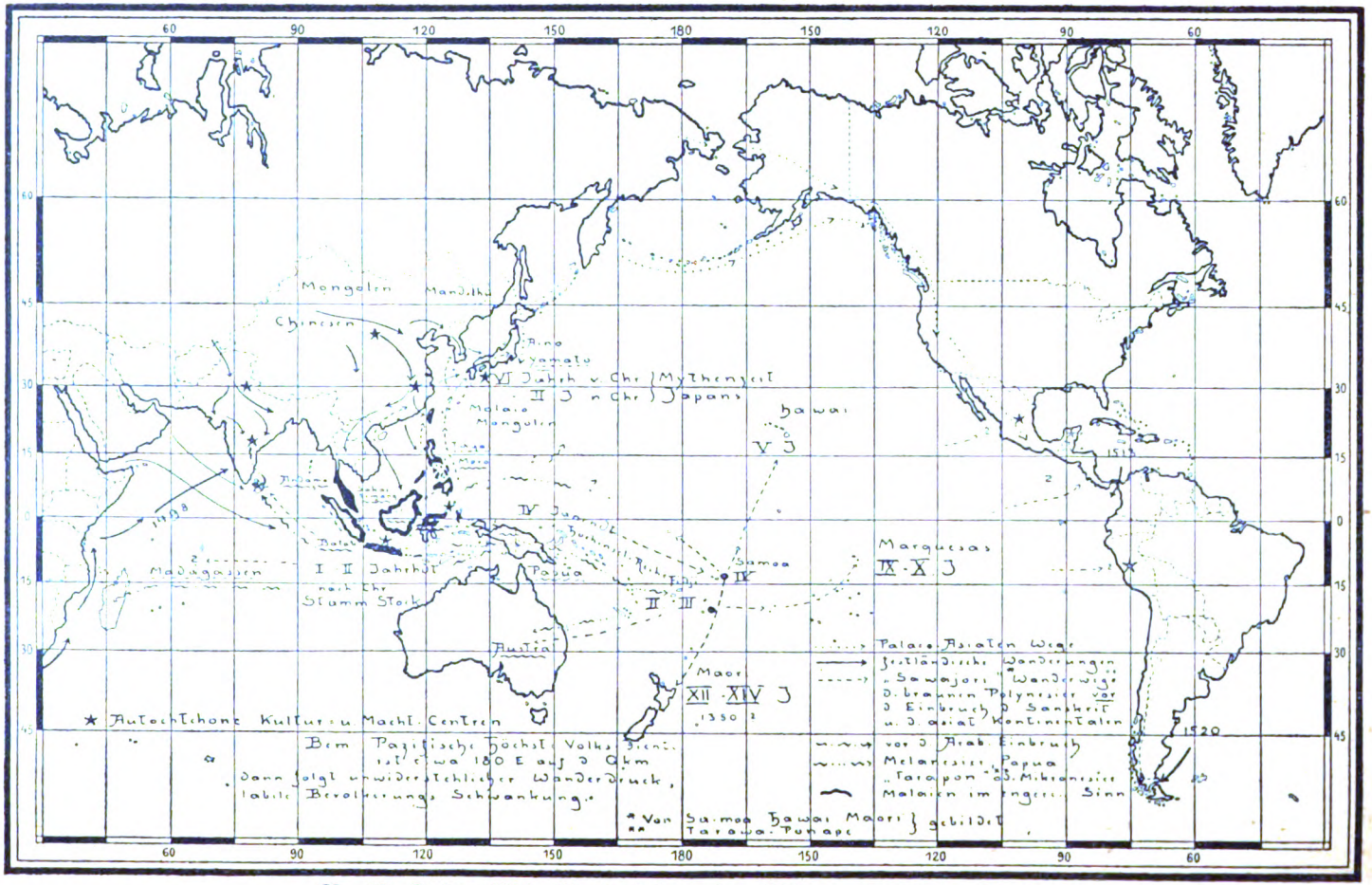
Digitized by Google

und Indischem Ozean, den Spengler den magischen nennt; aber sie sind auf dem Meer eine vergängliche Erscheinung und vermitteln — als Träger von Meerkultur nur beiderseits angelehnt und entlehnend — zwischen der hellenistischen wie nordischen Welt und der andern größeren, meerbestimmten Kultursphäre der Malaio-Polynesier, deren äußerste, am meisten nordisch angepaßte Ausläufer das japanische Reich gebaut haben.

Wann den Malaien zum erstenmal die Lust an weiten und stamm- oder volksmäßigen Meerwanderungen gekommen ist, wissen wir nicht und werden es vielleicht nie mehr erfahren, trotz neueren Forschungen, wie denen von Horioka. Denn sie selbst hatten zwar ein ausgesprochenes Bedürfnis nach reichen, episch ausgestalteten Stammsagen über ihre Seewanderungen und Festhalten der Geschlechter-Überlieferung; aber die über den Indischen und Pazifischen Ozean hereinbrechende „Westkultur" hatte zunächst wenig Einfühlungstalent und keine Organe zu deren Aufnahme und Auswertung. Abgesehen von einigen rühmlichen Ausnahmen (wie Brandstetter u. a.) zertrampelten gerade die Prediger und Verkündiger des Christentums, wie auf der Osterinsel, aber auch in Japan und Neu-Seeland, wie in Hawaii mit Vorliebe eben das, was sie mit einem gewissen Recht für den Kern des heidnischen Wesens — (auch im japanischen südsee-entstammten Shinto) — einer ozeangeformten Weltanschauung hielten; solche Menschen wie Reche und sein Verständnis für das Tangaloa-Gefühl, wie Stevenson und Tomlinson waren selten, und die japanische wissenschaftliche Rückwendung zur Südsee als dem Quellhorizont ihrer stärksten Rassenüberlieferung kommt reichlich spät.

Die ersten größeren Malaien-Wanderungen im „Nanyo" (Südsee und Sundasee) werden in das erste und zweite Jahrhundert n. Chr. verlegt; aber es hat zweifellos schon vorher solche Wanderungen gegeben. Die japanische Reichsüberlieferung, die einzige des einzigen Großvolkes mit malaio-polynesischem Einschlag, das eine pazifisch entstammte Weltanschauung (Shinto) in einer gewissen Machtstellung auf die Gegenwart zu retten wußte, legt die Entstehung des Reiches aus einer Stammwanderung meerüber, aus südlichem Meer und seinen Inseln, die Inlandsee entlang, auf 660 v. Chr. Ausgezeichnete Forschungen von Dr. Wedemeyer nach chinesischen und koreanischen Originalen haben die mythischen Zeiträume der japanischen Frühgeschichte zwar etwas zusammengeschoben, wie die japanischen Ethnologen Kume und Horioka das auch tun, aber es sind immer noch viel weiter in die Vorzeit hinaufreichende solide Belege und Unterlagen verblieben, als die etwas absprechende westliche Wissenschaft noch vor kurzer Zeit gelten lassen wollte; diese hat früher gern die langen, nur in der Überlieferung, namentlich über See erweisbaren Zeiträume frühöstlicher Geschichte als Fabeln erklärt, aber an-

Digitized by Google



Nr. 10 Das pazifische Wanderfeld vor dem Auftreten der weißen Rasse

(Aus K. Haushofer, Geopolitik des Pazifischen Ozeans. Verlag Vowinckel)

Digitized by Google

gesichts beweisender chinesischer Annalen und greifbarer Funde, wie der Goldsiegel der chinesischen Handynastie zur Zeit Christi in Kyushu ihr überhebliches Aburteilen wieder abmildern müssen. Das Erschließen gewisser Inselgruppen (Hawaii, Samoa, Neu-Seeland) durch die Polynesier ist aus Tradition und Nachrichten erweisbar. In der „Geopolitik des Pazifischen Ozeans" habe ich einiges davon in einer Karte zusammentragen können. Vieles aber — namentlich der Nachweis des Herübertragens asiatischer Kultur nach Amerika, transpazifischer Spuren in der Maya-Kultur — mag noch weiteren Zufallsfunden vorbehalten bleiben, die ja auch auf die Transatlantische Ausbreitung der Nordmänner erst spätes Licht geworfen haben, oder solchen Zeugnissen, wie der Kunde von jenen kecken Frankenfahrten von den pontischen Strommündungen zur Rheinmündung durch das ganze Römerreich mit seinen verrottenden Flotten, die ja auch niemand für möglich halten würde, wenn sie nicht gerade durch feindliches römisches Zeugnis erwiesen wären. So gut wir in den wenigen hundert Jahren, in denen wir den Nordpazifik beobachten, von mehr als hundert nachgewiesenen Verschlagungen kleiner Boote und Wracks an die amerikanische Küste wissen, so gut kürzlich eine Dschunke ohne moderne Navigationsmittel infolge einer Wette von Shanghai nach Vancouver fuhr, so gut konnte derselbe Vorgang zwischen Osterinsel und peruanischen Küsten, zwischen Ostasien und den wandergünstigen Längstälern der pazifischen Küste Amerikas auch vor drei Jahrtausenden sich abgespielt haben.

Sicher begegnen wir heute im japanischen Inselreich einer auch bei uns nicht unbekannten Erscheinung: dem nachträglichen Suchen nach rassenpolitischen Unterlagen und Verwandtschaften für eine der Südsee zustrebende, höchst moderne Ausdehnungspolitik, des see-zugewandten Zuges aus den Nanyo-Rassen im eigenen Blute, wie es u. a. Kume und Horioka betreiben. Und sicher begegnet der politische Drang der modernen Großmacht nach Süden und aufs hohe Meer sich hier mit einem anthropogeographischen Zug der frühgeschichtlichen Besiedler der pazifischen Inselwolken, der schon Ratzel den bewundernden Ausruf abrang: daß hier kleinste Menschenzahlen in weiten Räumen zu größter Wirkung gebracht worden seien! Ein Beispiel, dessen Spuren die Nachfahren locken!

Ähnliches gilt von der britischen Völker- und Rassenmischung, die wir heute, nach ihrer Fermentation durch Normannen und Anglo-Normannen in einem vorhandenen Gemisch von Angelsachsen und Dänen über Kelten, zur größten raumweiten überseeischen Wirkung gelangen sehen. Sie wird für die Normannen ihre besten Frühzeugnisse wohl auf dem Boden der Normandie, in deren kurzem selbständigem Aufglänzen im Besitz des „princeps Nortmannorum", „Dux piratarum" vom 9. Jahrhundert bis 912 und 1066 finden. Das Zeugnis des Geoffrey Malaterra aus dieser Zeit ist eine

Digitized by Google

prachtvolle, heute noch richtige Charakterschilderung des nordischen Meervolkes:

„Est quippe gens astutissima, injuriarum ultrix, spe alias plus lucrandi patrias agros vilipendens, quaestus et dominationis avida, cujuslibet rei simulatrix, inter largitatem et avaritiam quoddam medium habens.

Principes vero delectatione bonae famae largissimi, gens adulari sciens, eloquentiis in studiis inserviens, in tantum, ut etiam ipsos pueros quasi rhetores attendas quae quidem; nisi jugo justitiae prematur, effrenatissima est;

Laboris, inediae, algoris-ubi fortuna expedit, patiens, venationi accipitrum exercitio inserviens (auf Falkenjagd versessen – wie Friedrich II. mit seinem ausgezeichneten naturbeobachtenden Buch!).

Equorum ceterorumque militiae instrumentorum et vestium luxuria delectatur;

Ex nomine itaque suo terrae nomen indiderunt.

North quippe Anglica lingua aquilonaris plaga dicitur. Et quia ipsi ab aquilone venerant, terram ipsam etiam Normanniam appellarunt."[1])

Diesen Einschlag also verliehen die Normannen ihrem großbritannischen, wie ihrem sizilischen Inselreich!

---

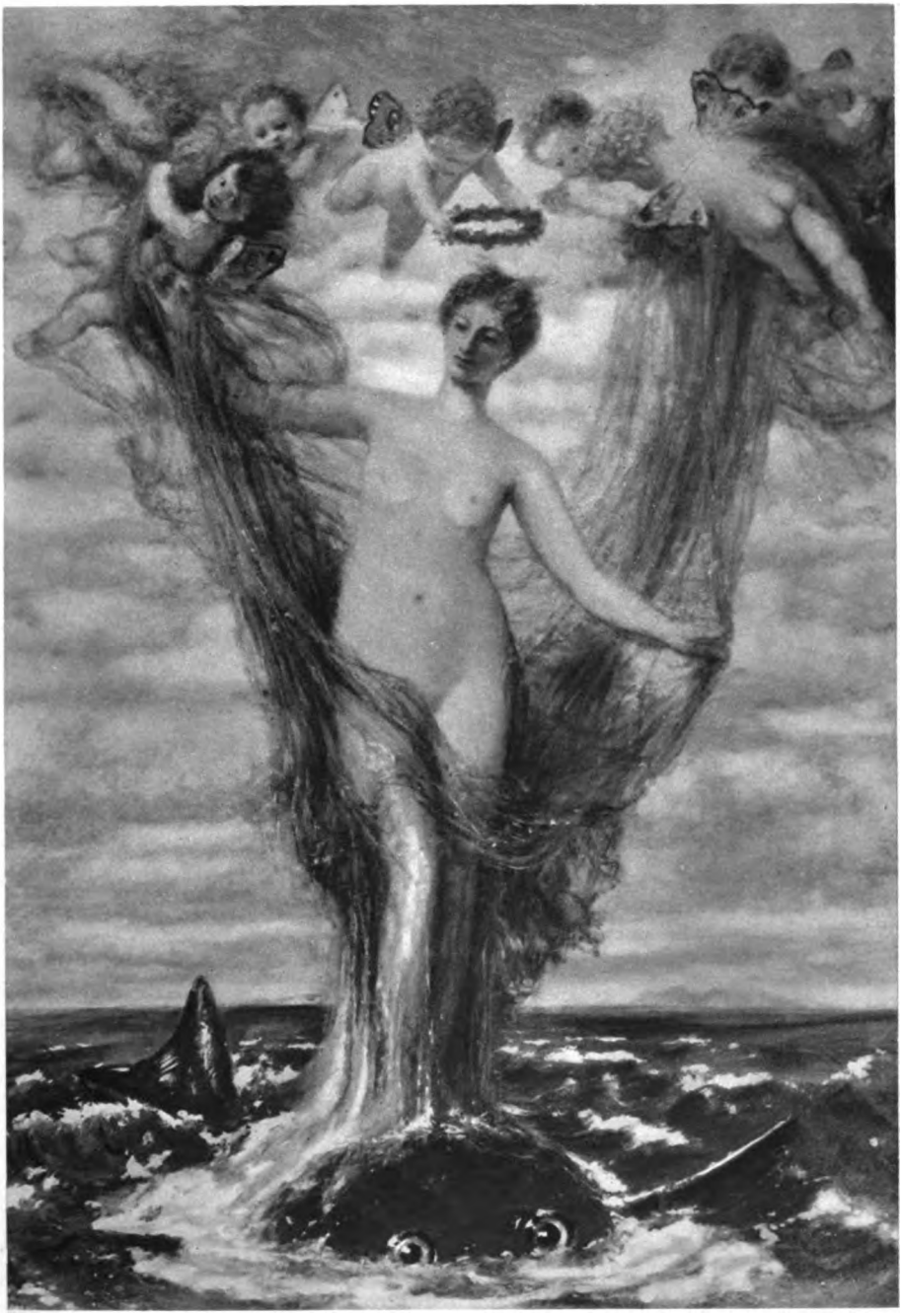
[1]) Diese Kennzeichnung des über Nordfrankreich übertragenen normannischen Einschlags in zuerst britisch, dann angelsächsisch, weiterhin dänisch untermauertem Volkscharakter, lautet in freier Übersetzung:

„Es ist ein Volksstamm gerissenster Art, rachsüchtig, wo er Beleidigung oder Unrecht erfahren zu haben glaubt, der über der Hoffnung, anderwärts größeren Gewinn zu erhaschen, die väterlichen Gefilde gering achtet." [Das stimmt freilich nicht zu geschichtlichen Typen, wie Warren Hastings, dem durch sein ganzes indisches Eroberertleben immer die Wiedergewinnung des verlorenen Familienheims als höchstes Lebensziel vorschwebte – ein sympathischer Zug, den die so vielfach bewährte Heimatliebe nordischer Stämme (Sachsen, Angeln, wie Dänen) dem Bilde Malaterras ausgleichend gegenüberstellt!]

„Haderstüchtig, streitlustig und herrschaftsgierig, fähig, sich vielseitig einzupassen, finden sie einen merkwürdigen mittleren Weg zwischen Verschwendung und Habgier. Freigebig sind die Fürsten aus bloßer Lust am dadurch erworbenen weiten, guten Nachruf; des Schmeichelns wohlerfahren ist das Volk, das sich besonders mit Lerneifer auf die Beredsamkeit wirft, so sehr, daß schon die Buben sich der Rhetorik und Debatte hingeben, die, wo sie nicht vom Joch der Gerechtigkeit niedergehalten wird, völlig zügellos ist.

Arbeit, Mühen und Schweiß erträgt die Rasse, wo es ihr den Erfolg wert scheint, zäh und geduldig; auf Falkenjagd ist sie versessen. An Pferden und sonstigem Kriegsbedarf hat sie ihre Freude, wie auch am Kleiderluxus. Aus ihrem Volksnamen heraus hat sie das neue Land getauft, mit Namen versehen. Nordisch (North) wird in anglischer Sprache der nordische Strand genannt, und weil sie selbst auf den Flügeln des Nordwindes, von Norden her gekommen sind, haben sie das Land selbst, in dem sie hausen, Normannia, die Normandie geheißen ..."

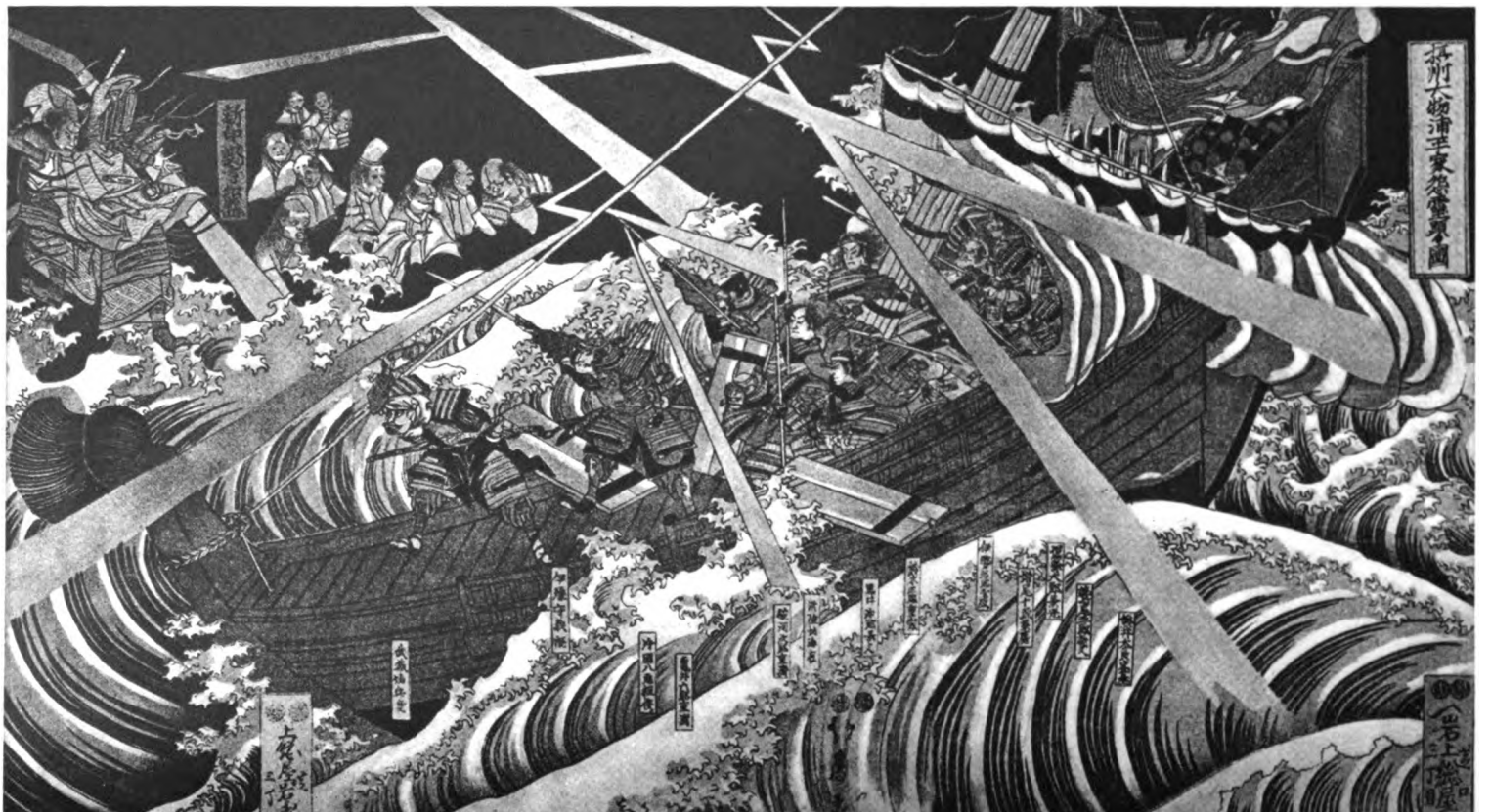
Digitized by Google



Nr. 11 Venus Anadyomene

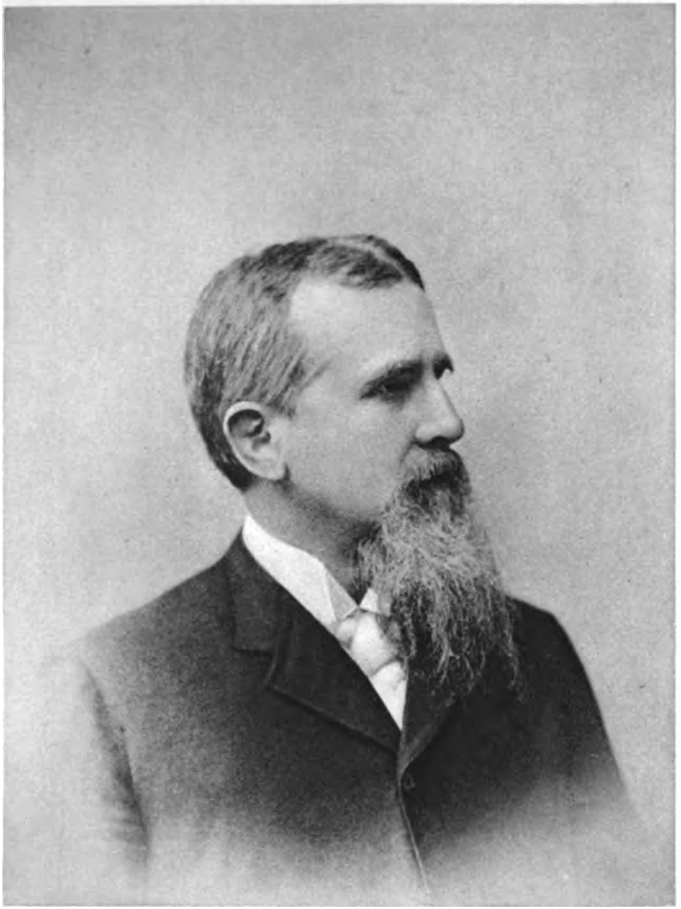
Wie für die meerbestimmte Götterverehrung der Griechen, so ist dieses Bild auch für Böcklins immer wieder vom Meer angeregtes Schaffen kennzeichnend

Digitized by Google



Nr. 12 Die Geiſter-Seeſchlacht von Dan-no-ura, Gemälde des Japaners Hokui,
als Ausdruck der ſee-entſtammten künſtleriſchen Formkraft des Reiches der aufgehenden Sonne

Digitized by Google



Nr. 14 Friedrich Ratzel

Nr. 13 Ferdinand von Richthofen

Zwei große deutsche Geographen, die die deutsche Seegeltung geistig vorbereiteten

Digitized by Google

Nr. 15 Der Leuchtturm von Neuwerk. 600 Jahre alt trotzt das gewaltige Bauwerk noch heute allen Unbilden

Nr. 16 Die deutsche Seewarte in Hamburg: schmucklos, nüchtern — Stätte der Arbeit

Digitized by Google

Aus der Fermentierung dieser Normannenrasse gegenüber einer mittelländischen vielfach überlagerten Bevölkerung ging vom 11.—13. Jahrhundert der erste moderne Staat, das Königreich beider Sizilien hervor; aus der Wirtschaftskraft-Steigerung, die Aragon dadurch als Erbe erfuhr und nach dem größeren Kastilien übertrug, entsprang der iberische Antrieb zur Überwindung des Islams, via Lepanto und via Indienfahrt. Aus ihr erwuchs — zuerst unter iberischer, dann nordwesteuropäischer, endlich angelsächsischer Führung die überragende Stellung des Kulturkreises, den Böckmann unter atlantischer Flußkultur versteht. Aus dem gewaltsamen transpazifischen Aufstören durch sie entstand von 1854 an die Neubildung des letzten, am meisten ozeanischen malaio-mongolischen Inselreichs der neueren Geschichte, Groß-Japans, mit dem sich der weltumgreifende Reigen der Meerantriebe in der Weltgeschichte zunächst schließt. Hier spannt sich, aus dem Zusammenspiel von Erdkunde und Geschichte Glied für Glied erkennbar, eine der fesselndsten und schlüssigsten Kausalketten um den ganzen Erdball.

Viel zu lange hat es doch gedauert, bis Erdkunde und Geschichte in diesem Stil zusammenarbeiten und zusammenschauen lernten, und ganz ist der Zusammenbau heute noch nicht erreicht. Viel zu lange währte es, bis die Geschichte Analogien, die ihr die Erdkunde bot, sehen lernte und z. B. in den Ausläufern der Steinzeit in Australien und Tasmanien, in den Wanderungen der Malaien die japanischen Frühzustände wieder zu erkennen vermochte, und bis man begriff, daß man von den unter unsern Händen hinsterbenden Steinzeitmenschen in Australien manches für das Gehaben anderswo längst ausgestorbener Steinzeitmenschen lernen könne.

Gerade die Soziologie der meerentstammten, weitverbreiteten, aber durch verhältnismäßig geringe, leicht zu zerstörende Menschenmengen getragenen Südseekulturen ist meist erst erfaßt worden, wenn die wenigen, um die Zusammenhänge Wissenden den Forschern fast schon unter den Händen wegstarben. Selten war die Einfühlungsfähigkeit von Reisenden wie Forster, Reche, Stevenson, Tomlinson, die noch lebende Ausläufer der Frühkulturen zum Sprechen brachten. Die Geschichte der Osterinsel bietet ein betrübendes Beispiel für Weltwanderungszeugnisse von höchstem Wert, für deren Verständnis sich die Entdecker durch Verlöschenlassen der letzten Wissenden selbst des Schlüssels beraubt haben.

Aber auch die des wesentlich größeren Neuseelands und Tasmaniens hat unverantwortliche Zerstörungen von Frühkulturen erfahren.

Eine unbedingt nötige, aber erst noch zusammenzubauende historische und geopolitische Soziologie des Meeres wird ihren Ausgangspunkt von anthropogeographischen Beobachtungen Ratzels nehmen müssen, von der fermentierenden Kraft der Seevölker, wie Steppenvölker, von ihrer Fähigkeit, „mit

Digitized by Google

kleinsten Zahlen größte raumweite Wirkungen hervorzubringen". Beispiele dafür gibt es genug: die hellenisch-arabisch-normannische Berührung in Sizilien; die japanische wie die südchinesische und javanische Rassenmischung sind nur besonders schlagend und als Experimente der Natur im großen Stil lokalisierbar. Das überzeugendste Beispiel wird aber eine Prüfung der sechs Wellen sein, in denen sich bei der Besiedelung der britischen Inseln jeweils die abenteuerlustigsten, unternehmendsten der wandernden Stämme und Völker über die Küsten Festland-Europas hinaus in die große Insel vorgeworfen haben: Kelto-Briten und was etwa vor ihnen war, Römer, Angeln, Sachsen, Dänen, Normannen! Immer waren es doch die Keckſten, immer die Meer-Frohesten, immer die Raum-Süchtigsten, Wanderlustigsten unter ihnen! — Welche Auslese durch das Meer liegt darin! Nur ein weiterer Schritt darüber hinaus ist die Forderung einer eigenen Geopolitik, die Anerkennung der Berechtigung einer eigenen politischen Geographie, Geschichte, Soziologie der Inselreiche und meerumspannenden Macht- und Wirtschaftskörper. Zeigen sie doch nicht nur unter Vorbetonung des allseitig meerumspannten Raumes, des Silbergürtels, sondern auch der Zeit eine andere Morphologie, einen andern Rhythmus gegenüber Festlandmächten. Aus ihr folgt eine Beobachtung des Zusammengehens oder Gegeneinanderspiels der Seevölker in der Geschichte, der Art, wie sie den Meergedanken einander geneidet oder weitergegeben haben, wobei die feine Einfühlungsfähigkeit Britanniens gegenüber Venedig auffällt.

Welches element-verbundene Selbstgefühl eines Seestaates spricht aus dem Preisgedicht des Jacopo Sannazaro (1456–1530; Opera Fol. 38 b) „de mirabili urbe Venetiis":

„Viderat Adriacis Venetam Neptunus in undis
stare urbem et toto ponere jura mari:
Nunc mihi Tarpejas quantumvis Jupiter arceis
objice et illa tui moenia Martis ait
Si pelago Tybrim praefers, urbem adspice utramque,
illam himines dices, hanc posuisse Deos!"[1])

oder sogar aus dem mehr abwehrend gedachten Rechts-Satz über der Pforte zum magistrato gravissimo sulle acque in Venedig, darin es hieß:

„Der Venediger Stadt, durch Walten göttlicher Vorsehung in Wassern gegründet, vom Spiel der Gewässer umgürtet, festigt sich mit Wasser statt

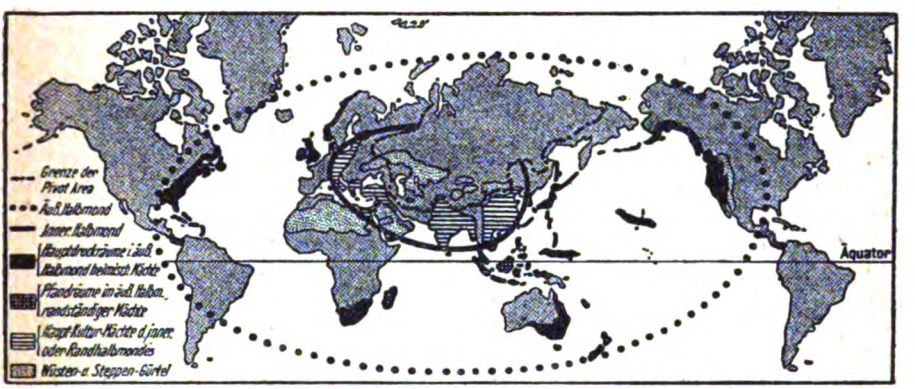
[1]) „Sah in der Adria Wogen Neptun / Venedig erstehen / und die gewaltige Stadt geben / dem Meer das Gesetz. / Rief er Jupiter zu: und wenn Du / mir immer entgegenhältst / den Tarpeischen Fels und / deine Mauer des Mars, / Vorziehst den Tiber dem Meer, / gesteh' beim Anblick der Städte: / Dort waren Menschen am Werk — / hier legten Götter den Grund!"

Digitized by Google

Mauern. Wer also immer irgendwie wagt, den öffentlichen Gewässern Schaden zu tun, der wird als Feind des Vaterlandes verurteilt, und mit nicht geringerer Strafe geschlagen, als wenn er der Vaterstadt heilige Mauern versehrt hätte."[1])

Das sind Proben — sie ließen sich aus der britischen Literatur fast unbegrenzt vermehren, etwa in der Art, wie E. Obst in „England, Europa und die Welt" einzelne der schönsten gesammelt hat —, zu welcher glänzenden Einseitigkeit das geschichtliche Vertrauen auf den Schutz und die Gunst des Meeres die darin groß gewordenen Staatswesen verführt!

Dichter und Schriftsteller, die besonders ausgebildet haben, was der Brite mit Stolz „Language of the Sea" nennt, wie Chaucer, Shakespeare, Hakluyt, Burchas, Milton, Defoe, Swift, Smollett, Froude — von den berufsmäßigen



Nr. 11 Der geopolitische Drehzapfen der Weltgeschichte

Seeschriftstellern, wie Raleigh, Monson, Falconer, Brenton, Marryat, Chamier, Clark, Russel, Conrad ganz abgesehen —, steigern diese Einseitigkeit noch. Überall aber findet sich bei ihnen besonderes Verständnis für die Seemächte der Vergangenheit, vor allem immer wieder Athen und Karthago, in ihrem Ringen um das Leben mit übergewaltigen Landmächten (Kiplings „Letzte Galeere" ist eine besonders schöne Opfergabe an die Punierstadt!) — und Mahnung für England zugleich — vor allem für die trauernde Königin der Adria.

Daraus wieder geht zwanglos für Festländer die Fruchtbarkeit antithetischer Betrachtung im Stile Mackinders („Pivot of history") hervor, wenn er das

[1]) „Venetorum urbs divina disponente providentia in aquis fundata, aquarum ambitu circumsepta, aquis pro muro munitur. — Quisquis igitur quoquomodo detrimentum publicis aquis inferre ausus fuerit et hostis patriae judicetur nec minore plectatur poena quam sie sanctos muros patriae violasset ..."

Digitized by Google

Gegenspiel der meerlebigen Wesen eines „äußeren Halbmondes" der Erde, ihrer kontinentalen Steppen-Reichs-Ballungen der Alten Welt und der von ihnen zwischen den Räubern der See und der Steppe geplackten Festland-Lebensformen eines „inneren Halbmondes" zeigt. Mediterranes, atlantisches, pazifisches Zeitalter der europa-morphen Weltgeschichte lassen sich danach abgrenzen oder im wiederkehrenden Lauf erkennen. Die von Brooks-Adams schon 1892 behauptete Übersee-Wanderung der Wirtschafts-Zyklone wird sich dabei verstehen lassen.

Setzen wir uns endlich, Fragen der Macht und Wirtschaft zugunsten der langwelligeren Kulturbewegungen zurückstellend, mit dem Buch von Böckmann: „Vom Kulturreich des Meeres" auseinander, und werfen wir dabei die Frage auf, ob wir mit ihm ein großes pazifisches, ein kleines mittelländisches und ein vorgetäuschtes, angelsächsisches Kulturreich des Meeres anerkennen wollen, so finden wir darin ein Meisterwerk, seiner Zeit weit voraus, ideenreich und dennoch auf jeder Seite ein praktisches Lehrbuch für alle, die mit ozeanischen Mächten, mit Inselreichen oder werdenden Inselreichen zu tun haben. Deren sind aber viel mehr als es heute glauben mögen. Alle, die amerikanisches oder britisches Geld brauchen, amerikanische oder britische See- oder Wirtschaftsmacht zu fürchten haben; die mit japanischer Führung bei panasiatischen Bewegungen rechnen, die sich zu Italiens Mittelmeerträumen und Äthiopien stellen müssen, oder die mit Australiens, Neuseelands, der Niederlande und Insulindes Zukunft zu tun bekommen.

Kulturpolitische Symptome kommen uns bei der Beurteilung der geschichtlichen Dauer und des inneren Wertes politischer wie wirtschaftlicher Erscheinungen zu Hilfe! Wir denken dabei unwillkürlich an die ausgleichende Rolle der Mittelmeere als Mittler-Meere. Wir halten vergleichend das pazifische Mythengut mit seiner größeren „maritimen Epik" gegen das kleinere des Mittelmeeres und wir fragen: Hat „Oceana", der kühne weltumspannende angelsächsische Kulturreichsgedanke, den Froude mit diesem von ihm geprägten Wort dem Imperialismus übergeordnet hat, den Bryce und Kipling den beiden großen Angelsachsenmächten gleichmäßig nahezubringen versuchten, auch schon seine „größere maritime Epik"? Aber das ist nicht mehr eine Frage der Politik, auch in dem freieren Sinne, den Lord Bryce, Sir Frederic Maurice, ihr beilegten, sondern die beherrschende der Meer-Kultur in der Geschichte der Menschheit!

Digitized by Google

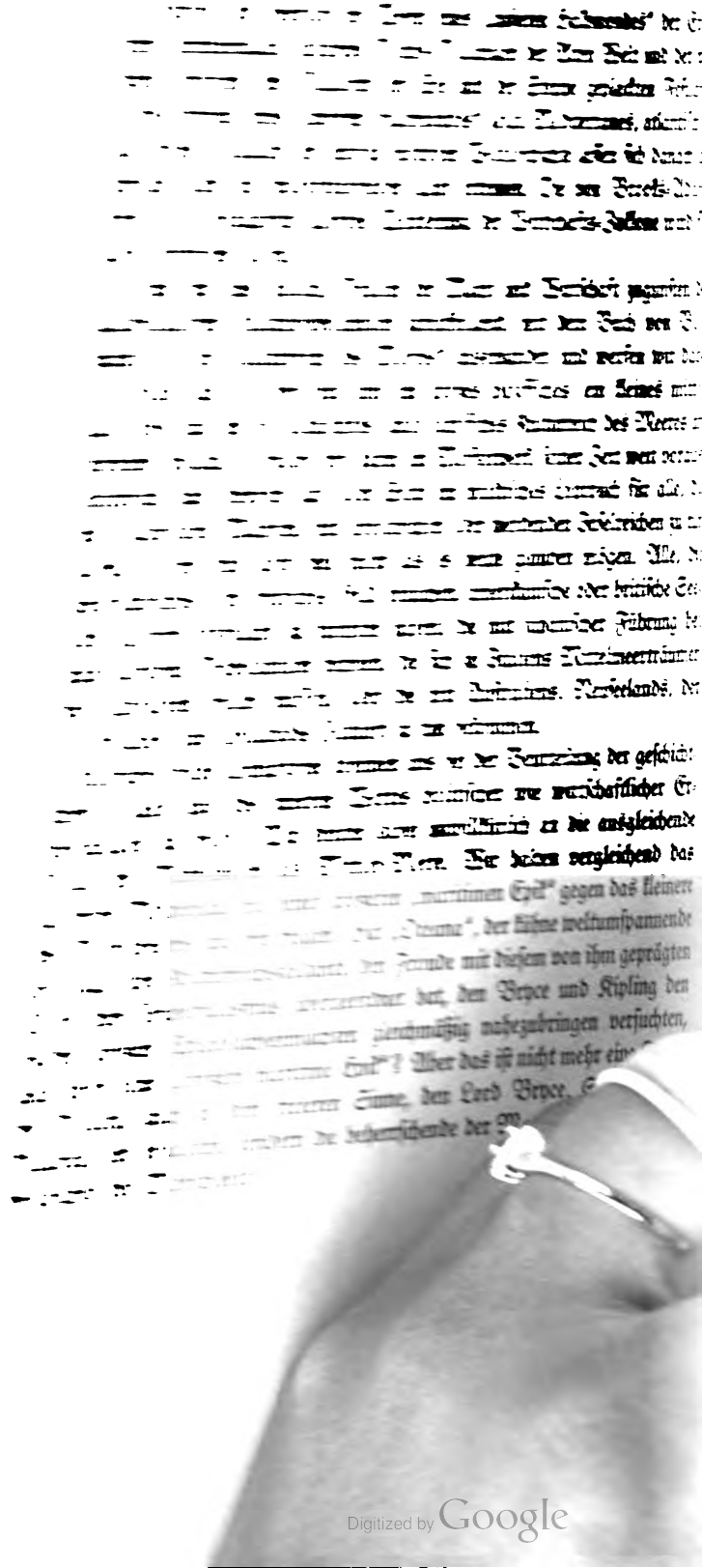
Nr. 18 Caſtel Lucera, ein Bau Friedrich II.

Nr. 17 Die „Eierburg“ bei Neapel

Nr. 19 Das griechiſche Theater in Taormina

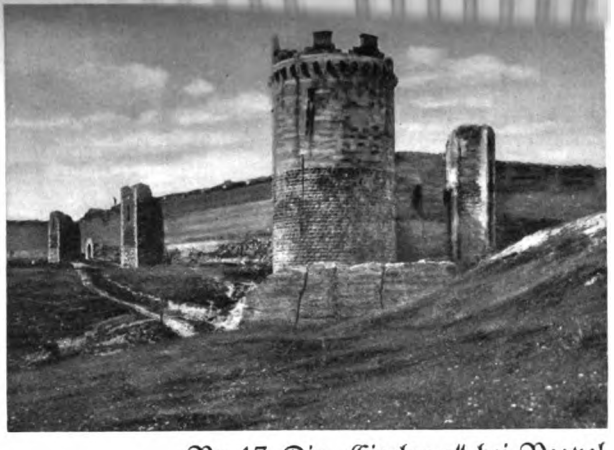
Digitized by Google

der am wei
schaft hinü
politik, d
Menschheit
Denn da
daß es die
Ringen u
Sinne: ein
Sinn der
beglücken
unscheidba
die entsche
schichtliche
die wir be
ihrem Gl
Leitgedan
Suche
verantwo
bewohner
Recht ha
vieltause
ihrem M
Führe
der Mee
keit des
mung: d
der bin
und vor
und „R
Falle
Recht,
führend
mann
und da
mißver
So
Einzel
schen
Meer
am sc



Digitized by Google

Nr. 18 [illegible] Bau Friedrich II.



Nr. 17 Die „Eierburg“ bei Neapel

Nr. 19 Das griechische Theater in Taormina

Digitized by Google

Nr. 20 Wellenreiter am Strande von Waikiki

Nr. 21 Kanu-Rennen in der Kailua-Bucht auf Hawai

Die Meerverbundenheit der Südsee

Digitized by Google

IV

Meer-Kultur in der Geschichte der Menschheit

In kulturpolitischer und kulturwissenschaftlicher Beobachtung liegt eine unentbehrliche Ergänzung zu politischer und wirtschaftlicher für die Anwendung geschichtlicher Lehren. Denn sie liefert die feinsten Werkzeuge, die fernfühligsten Vorzeichen, verrät Aufstieg und Sinken auch der Macht im Raum; bevorstehende Umlagerung; Möglichkeit der Erhaltung oder Gefährdung durch drängende Frühblüte, Fäulnis vor der Reife!

Eine Vorfrage ist nur: Wird man das Schlagwort: Meer-Kultur brauchen dürfen, etwa in dem Sinne wie K. v. Böckmann vom „Kulturreich des Meeres" spricht, für eine vorzugsweise meerentstammte, von der See beeinflußte, küstenhaftende, meerüber getragene Kultur im Gegensatz zu einer im Festland gewachsenen, verbreiteten, nur ihm und seiner Eigenart eigentümlichen? Dann ist es klar, daß wir an dem Grad, in dem wir Meerkultur in politischen Räumen feststellen können, eine überaus wertvolle, markante Möglichkeit der Kennzeichnung für ihren vorwiegend ozeanischen Charakter besitzen. Oder ist es etwa, im engeren Sinn des Wortes „Kultur" (wie ihn z. B. Kulturbauämter für Moorkultur, Wiesenkultur, Reiskultur anwenden) vorbehalten zur Bezeichnung besonders pfleglich behandelter, der Kulturlandschaft angenäherter Meere und Meeresteile, wie man im Gegensatz dazu von unwirtlichen, ungastlichen Meeren spricht, also z. B. kartographisch besonders sorgfältig aufgenommenen Seeräumen mit guter Befeuerung, wohlgeordneten Fahrtrechten, größtmöglicher Verkehrserschließung? Bei der Definitionslust einer alexandrinischen Zeit mit mehr verbreiterter als vertiefter Wissenschaftlichkeit sind solche Fragen durchaus ernst zu nehmen. Was wäre also in diesem letzteren Sinne Kultur-Meer, kultiviertes Meer? Eines, das sich in Sang und Sage und Seele der von ihm bestimmten Völker besonders zur Geltung gebracht hätte, wie Südsee, Ägeis, oder vielmehr ein solches, das im modernen Sinn ein Recht auf die Bezeichnung „Euxeinos" (fremdenfreundlich, gastfreundlich) hätte? Ein solches Meer müßte also gut kartiert, befeuert und beleuchtet sein, mit schönen Luft- und Seehäfen, sicheren Reeden, wohlgeordneter Linienfahrt ausgerüstet, Einrichtung zur Funkenpeilung besitzen, mit Hotels und sonstigen Kultur- oder besser Zivilisations-Einrichtungen versehen sein, bei

Digitized by Google

völlig ermittelter Verkehrs- und Volksdichte auf dem Meer selbst und an seinen Ufern, wobei sich für vielbefahrene Meere — eine größere Wohndichte ergibt als für manche Steppen und Hochgebirgslandschaft. Es müßte in seiner Fischerei, seinen Küstenbetrieben, der Einwirkung auf das Hinterland in Handel, Verkehr und Wirtschaft wohl durchforscht, in seinen Erträgen künstlich gesteigert sein.

Eine solche Auffassung ist in unserem Sinne offenbar gesucht, wäre aber immerhin zu prüfen. Wir verstehen anderes unter „Meer-Kultur" und — bis sie sich aus den einzelnen Meer-Kulturen zu einer wirklichen, heute nur vorgetäuschten die Ozeane weltüber umschließenden Meer-Kultur zusammenfügt — unter „Meer-Kulturen". Als Meer-Kulturen sind sicher anzusehen die phönikische, die kretensische, doch vorwiegend die hellenische und helleniſtische, die Kulturen der romanischen Küstenländer, die malaiische und die japanische als ihr nördlichster Ausläufer, und die der nordischen Küstenvölker, die normannische und die angelsächsische. Aber freilich finden wir kontinentale Züge, insulare Trägestauungen — in denen man sich von den Küsten abstoßen ließ, statt hinausgelockt zu werden — fast in jeder von ihnen, mit Ausnahme des Bereichs der Malaio-Polynesier. Ihren Gesamtstand können wir nur nach den Methoden der Zusammenfügung der Erfahrungen der Kulturwissenschaften, wie sie Schurtz gezeigt hat, mit den anthropogeographischen Einsichten Ratzels ermitteln. Immerhin führt uns dabei die Frage: Was wiegt vor? Wir können zunächst Meer-Kulte, See-Mythen, die ozeanische Sagenwelt betrachten und darin Zeugen unzweifelhafter ozeanischer Herkunft finden: Venus Anadyomene; Astarte; die Kabiren; die Tangaloa-Vorstellung der Südsee; die japanischen Reichsgründungssagen, wie die von Izanagi und Izanami auf der Regenbogenbrücke stehend und aus Tropfen von ihrer Lanze Inseln schaffend, selbst die schon historisch erfaßbare Seefahrt Kaiser Jimmus nach Naniwa, der Stadt der schnellen Wellen; Thor, beim Erfischen der Midgard-Schlange, der weltumdonnernden Brandung, durch den Schiffsboden auf den Meeresgrund durchtretend; Ran mit dem Märchen von der versunkenen Salzmühle; die in Nordmeer und Südsee fast gleichtönigen Seekönigs- und Meer-Drachensagen: sie alle sind, wie die Lieder der Wogenreiter auf Hawaii und die der hellenischen Insel-Lyriker meer-tönig und see-entstammt. Wo sie vorkommen und die menschliche Phantasie entscheidend anregten, da hat das Meer in den erziehenden Räumen vorgeherrscht.

Frühgeschichtliche Fahrt- und Wander-Ausweise gesellen sich dazu: Stäbchenkarten, die Seefahrer von Gottes Gnaden durch die weiten Räume des Pazifischen Ozeans führen, Kunde von Meer-Rassen-Verbreitung, ihren Zusammenhängen, ihrer Überlieferung, die heute noch den Mann aus Neuseeland den Mann aus Hawaii und Samoa verstehen läßt. Nordische Sage, die

Digitized by Google

langsam die Zeugen der Winlandfahrten nach Nordamerika aus dem Dunkel löst. So tritt überall der einheitliche Grundzug dieser Phantasiegestalten hervor, wenn auch die nordische Seefahrt immer düstere Züge, nebelschwerere Auffassung tragen wird, als die der sonnigen Südsee. Und so wächst aus Sage und Geschichte die Meer-Sehnsucht als erfaßbarer Stamm- und Volks-Seelen-Zug, wirkt als Antrieb in das Geschehen von heute und morgen. Er bestimmt als ein echt geopolitischer die Dynamik der Völker, die politische Räume erfüllen.

Wir können also die vornehmsten Zeugnisse solcher Völker für ihre Seelenstimmung (Mentalität) nach der Beschleunigung befragen, die solche Entspannungen der Meer-Sehnsucht ihrem politischen Wollen miterteilen, und in Dichtkunst, bildenden Künsten und Musik bezeugt sind. Wir können dabei trocken und statistisch vorgehen und einfach untersuchen, welche Völker ein Bedürfnis haben, die Rolle des Meeres in ihrer Literatur zu sammeln (z. B. Treneer: „The Sea in British Literature") und welche nicht; welche ihren Rassenursprüngen in Meer-Gebieten emsig nachgehen, wie die Japaner (Kume, Tsuboi, Horyoka) und welchen sie gleichgültig ist; bei welchen eine große Anzahl von Schriftstellern Seeprobleme auch bei anderen Rassen gestaltet und verfolgt (Stevenson, Tomlinson, Conrad, Macmillan Brown) und bei welchen anderen diese Art Geschichtensammler Ausnahmen sind (Brüder Sarasin, Reche, . . .).

Es ließe sich die Möglichkeit denken, Dichtungen in Zahlen einander gegenüberzustellen; obwohl es nicht leicht wäre, die Glut von John Masefields hinreißendem Gedicht „Seefieber" mit seiner Tonmalerei, den Schwung von Lord Byrons Lebewohl an sein „native shore" — also das Gestade, nicht an das Land! — den Meerhymnus in Childe Harold IV, 183, das kecke Seemacht-Pathos von „Britannia Rule the Waves", Shakespeares Meer-Dithyrambus in „Richard II." quantitativ einzuordnen. Schwer ist die Tatsache abzuwägen, daß ein Pole, der jahrzehntelang im französischen Sprachbereich großgeworden war, wie der seebefahrene Conrad, von der angelsächsischen Sprache wegen ihrer einzigartigen Fähigkeit der Meerdarstellung als Schriftsteller angesogen wurde, also seine Meisterwerke weder polnisch, noch französisch, sondern englisch schrieb.

In der bildenden Kunst könnte man versuchen, statistisch abzuwägen, wo auf ein Blatt, wie die „Evokation" von Klinger oder seine „Ode an die Sehnsucht", Brachts „Gestade der Vergessenheit", Böcklins „Brandung", Bourbons „Le Calme" hunderte von Blättern mit Bergen, Wäldern, Heidestimmungen treffen, und wo die leuchtenden Farben von Hokusais „Welle", von der japanischen „Gespenster-Seeschlacht von Dannoura" Typen sind, wo das Meer in fast jedes volkstümliche Blatt hereinfluten muß. Auch wo ein Volk

Digitized by Google

seiner See-Atmosphäre ein solches Denkmal setzt, wie im Turner-Saal der britischen Nationalgalerie, aus dem die qualmenden schwarzen Rauchwolken des Schleppers vor dem schimmernden Segler in der letzten Fahrt des „fighting Temeraire" von der Leinwand in die Volksseele hineinzuquellen scheinen, oder wie in der Macpherson-Collection von Seestücken mit ihren 11382 Nummern, oder in den niederländischen Marinen, da muß auch in Politik und Wirtschaft die Seegeltung voranstehen. Auch Sammlungen, wie die alten Gallion-Bilder und Stern-Verzierungen von Carr Leighton oder die Zeichen der Hamburger Segelschiff-Reederei gehören zu diesen Zeugnissen, und solche Jubelbegrüßungen des Meeres, wie sie Xenophon berichtet („Thalassa"), aber auch Byers im „March to the Sea" als ein US.-Amerikanisches Gegenstück dazu! Dem scharfen Kontinentallicht steht die Vorliebe für das clair obscur des Seevolkes gegenüber, wie es namentlich die Bretonen, die Kelten pflegen, das aus der Sprache von Pierre Loti und Albert Rousset — trotz der französischen clarté — und aus der Musik der „Paysages maritimes" von Jean Cras tönt (lauter Marineoffiziere!).

In einer anderen Richtung, mehr soziologisch forschend, könnten wir der soziologischen Auswirkung des Kontrastes der Lehren der engen Bootsgemeinschaft der Segelbrüder in Süd- und Nordmeeren und der jähen Ausbreitung am Strand, beim Landstoß, nachgehen und auch hier den Meereinfluß verfolgen. Etwa in dem Gegensatz zwischen „effrenitas" und „litigousness" der Normannen, der schützenden Zeremonialdecke über südlicher Leidenschaft der Malaien und Japaner, den soziologischen Experimenten der Südseeinseln, aus Axel Galléns finnischem Kalewala-Bild „Sampos Försvarare", aus dem Ratzelschen Vergleich der Insel mit einem verankerten Schiff. Freilich auch ein düsterer Zug enthüllt sich dabei: die Notwendigkeit, für die von Seefahrern betretenen Randräume, sich durch eine Art Filter (Hafenviertel mit Hafenfreuden) gegen die losbrechende Gier der unfreiwillig Enthaltsamen zu schützen. Diese Nachtseiten sind ein Gegenstück zu der Schaum- und Auswurfschicht am Strande! Auch die 16000 Deserteure, die jährlich Ende des 19. Jahrhunderts noch von britischen Schiffen wegliefen (W. E. Home: Merchant Seamen) sind ein dunkles Zeugnis für Nachtseiten der Meer-Kultur; oder ein Roman, wie Knud Andersens „Meer", oder eine Schilderung wie Stevensons „Devastation" und Pitt Rivers „Clash of culture and the contact of races". Dies alles wirft einen Schatten auf den sonst so oft zu geopolitischen Zwecken in schönes Licht gerückten Zusammenklang der Meer-Kulturen der östlichen wie westlichen ozeanischen Mächte! Hier liegen Skelette ganz unten im Gemäuer, die lebendig werden können!

Aber um so mehr Grund haben wir, zunächst einmal das Unbewußte, Instinktive in der Literatur und Kunst zu prüfen, das schon allein genügt hätte —

Digitized by Google

Nr. 22 Chinesische Flößerkulis auf dem Wei-Ho: auf dem Fluß geboren, verbringen sie ihr ganzes Leben auf ihm. Sterben sie, so ist der Fluß auch ihr Grab

Nr. 23 Die Gasse der schwimmenden Teehäuser

Der Perlenfluß in Südchina ist die Heimat Hunderttausender von Menschen, die nie von ihrem Hausboot herunterkommen

Digitized by Google

Nr. 24 Die „police batons of peace", die „Polizeistöcke des Friedens", wie England die 42 cm-Geschütze seiner Dreadnoughts bezeichnet. — Das Achterdeck von S. M. S. Nelson

Digitized by Google

z. B. in dem US.-Amerika zuerst erfassenden Werk von Kipling und dem viel bewußteren von Lord Bryce —, die Stärke der angelsächsischen kulturpolitischen überseeischen Rückversicherung trotz scheinbaren machtpolitischen Reibungen zu verraten. Diese kulturpolitische Einsicht allein hätte vor realpolitischen Fehlern warnen können, sie hätte verraten müssen, daß in Fragen des Seins oder Nichtseins der meerumspannenden angelsächsischen Kultur — wenn sie einmal unklugerweise aufgeworfen wurden — diese Rückversicherung tätig werden würde. Hier war ein wehrtechnisches Motiv erster Ordnung kulturpolitisch erfühlbar! R. Kiplings „Five Nations", geradezu ein Dokument kulturpolitischer überseeischer Rückversicherung, die edlen kleinen Dichtungen „Homecall" und „An enforced Habitation" über die im Herzen Altenglands wieder angewurzelten Amerikaner zeigten, wie stark die kulturtragende Schicht in Amerika, immer noch die neu-englische, bei kluger Berührung dieser Saite zum Erklingen zu bringen war. Dagegen konnte ein Versuch der Einfühlung in die Geistigkeit, nicht die Vereinsmeierei der Deutsch-Amerikaner und ihren beschränkten Einfluß auf das amerikanische Kulturgefühl ihre politische Wertlosigkeit für ihr Mutterland, im Gegensatz zu dem politischen Gewicht der Iren z. B. betrübend klarlegen (Colin Roß: „Unser Amerika").

Was wir aber mit alledem an dieser Stelle zeigen wollen, ist dies: die bewußte Erforschung des Meer-Einflusses in der Volksseele ist zu fordern, als notwendiges Gegenstück zu einer physisch außerordentlich vorgeschrittenen, wirtschaftlich aber viel zu materialistisch betriebenen Meereskunde, die uns zu der irrigen Vorstellung verführte, man würde durch den viel zu rationalistisch gefaßten Risiko-Gedanken im britisch-deutschen Flotten-Verhältnis das Irrationale großer Meerkulturen dauernd im Schach halten können, ohne einen Durchbruch von Furcht und Hoffnung zu befreienden Taten gewärtigen zu müssen. Darüber täuscht auch ein so gediegenes Werk, wie Schott: „Geographie des Indischen und Stillen Ozeans" nicht hinweg.

So wendet die scheinbare Abschweifung auf das Gebiet der Meer-Kultur scharf und deutlich wieder zu der Betrachtung der Macht im Raume der Meere und Küsten zurück, die unser eigentliches Ziel ist. Nur wird über der bewußten Erforschung des Meer-Einflusses in der Volksseele als Gegenstück zur so hoch entwickelten rationalen Meereskunde der Kulturvölker eine warnende Zeile von Harold Spender stehen dürfen („Changing East", S. 75):

„If there is onething that experience should teach Western man in his dealings with Eastern, it is, that he cannot go on indefinitely declaring it to be his mission to emancipate an Eastern country and to render it fit for self-government without being taken seriously by those, whom he has given these assurances . . ."

Digitized by Google

Meervolk aber will frei zur See fahren dürfen! — — So präsentiert es seinen Schönrednern die Rechnung in Gestalt eines nicht mehr zu stillenden Rufes nach wirklicher Freiheit der Meere, — auch von den „police batons of peace" — den großen Schiffsgeschützen Englands, in deren Besitz eine so große Versuchung lag, sie zu anderen Zwecken als zu denen der Erhaltung des Friedens zu verwenden.

Den Ausdruck der Meerverbundenheit in den bildenden und redenden Künsten mit allen geschichtlichen Folgen zu erkennen, dazu bedarf es nicht nur einer hochentwickelten künstlerischen Einfühlungs-Fähigkeit, sondern auch ausgebreiteter Kenntnis nicht nur der griechischen, romanischen und germanischen Kunst- und Literatur-Geschichte, sondern auch des Einblicks in die arabischen, japanischen, malaio-mongolischen und polynesischen Auffassungen. Leichter zu fassen und zu greifen ist dieser Ausdruck in Gestalt und Größe, Zweckformen und Schiffszierat der See-Transportmittel, und im architektonischen und bildhauerischen Gesicht der Uferschutzbauten und Werbeschöpfungen an den Küsten, bis dahin landeinwärts, wo der Meereinfluß undeutlich, unfühlbar wird und verklingt.

Die Geschichte der Schiffbau-Kultur scheint seit ihren ersten Erscheinungen in Frühzeiten von zwei Gegensätzen rhythmisch bewegt worden zu sein. Fortschritte und Rückschläge, extreme Pendel-Ausschläge und Ausgleiche sind von Annäherung und Auseinanderfahren des unvereinbaren Wunsches bestimmt: in einem, möglichst tragfähigen, wuchtigen Fahrzeug bei größter Bewältigung von Einzellast, Sicherheit durch zahlreiche Besatzung, selbst mit Opfern an Wendigkeit und Schnelligkeit größte Werte und Sicherheit anzuhäufen, oder aber das Wagnis durch Verteilung auf viele einzelne, dann schnellere, wendigere, aktiv und passiv gefährlichere Schiffe in Geschwadern, Konvoi-Zügen oder kühnen Einzelläufern zu verringern.

Beim Streben nach Wucht und Masse, wo man sich trotzig auf überwältigende Kraft und gehäufte Sicherheit, zuletzt auf deren konventionelles Ansehen verläßt, liegt der Wunsch nahe, die Aufbauten aufragend und schmuckvoll über die Wasserlinie empor zu türmen. Andererseits lehrten die Rückschläge auf die Übertreibung des Hochbaus, sich in bewußter Ablehnung, bald Bekämpfung dieser Trotz- und Zierlust möglichst tief und unauffällig, immer wieder zur reinen Sachlichkeit unübertrefflicher Unterwasserlinien zurückkehrend, in das tragende Element hinein zu betten und in der Formanpassung an sein Diktat das Wesentliche zu sehen. Zwischen diesen Enden pendelt die Schiffbaukunst durch die Weltgeschichte hin und her; ihr Gegenspiel wirkt sich in Krieg und Frieden aus.

Dieser Pendelschlag ist geschichtlich deutlicher, als alle andern auch in der Entwicklung der Zweckbauten der Menschheit auf See und ihrer Zierformen

Digitized by Google

zu verfolgen. Er ist wahrnehmbar in dem ersten Zusammentreffen der schwerfälligeren Fahrzeuge der Doppelstrom-Zwischenland-Kulturen am Indus und seinem damals noch das Meer erreichenden Zwillingsbruder, und am Euphrat und Tigris mit den schnelleren und kleineren der Küsten- und Inselleute, wie bei den Punt-Fahrten der Ägypter. Er setzt sich später beim Kampf der Dhau mit Prau und Dschunke um den Indischen Ozean fort, in dem zuletzt der große schwerfällige Ostindienfahrer mit seinen Prunklaternen, dem wuchtigen Deckaufbau, der Überlegenheit seiner Stückpforten trotz seiner Langsamkeit ihnen allen den Preis abgewinnt. Soweit dieser Gegensatz ins Mittelmeer hinüberwandert, zeigt er sich in der hellenischen Fähigkeit, mit schnelleren und gewandteren Dreiruderern und keckeren Seeleuten immer wieder den größeren Massen der zusammengeballten asiatischen Flotten koloniale Vorsprünge abzujagen. Allerdings scheitern auch aus diesem Kulturkreis später die hellenistischen Anläufe zu Häufungen in den Schwerkriegsmitteln der Diadochen, den Prunkschiffen der Ptolemäer und des Hiero von Syrakus doch wohl an den Frühgeburten einer noch nicht hinreichend bewältigten Technik.

Andererseits ist diese Technik des hellenischen und romanischen Mittelmeers aber doch stark genug, um 229—219 v. Chr. die nautisch nach allen Quellen überlegenen Küstenflotten der Illyrier, und 54 v. Chr. — dank dem Genius eines Cäsar — mit hastig erbauten und zusammengerafften größeren Schiffen die von ihm selbst als hervorragend seetüchtig geschilderten Bootsgeschwader der Armoricaner (der heutigen weit in den Atlantischen Ozean hinaus fischenden Bretagne) in den Stil- und Willens-Kreis der späteren Herren des Mittelmeers zu zwingen. Wenig später taucht dasselbe Problem, aber mit Kompromißlösungen im Inselgewirr der Rheinmündungen und an der friesischen Küste auf, in Räumen, wo die Transportbarkeit des Schiffsgefäßes auf kurze Strecken über Land, auf Schlupf-Wasserpfaden, die Kleinheit, Schlankheit, den flachen Tiefgang, den festen rippenreichen Bau der heute noch in Freilicht-Museen erhaltenen, wieder ausgegrabenen Wikingerschiffe bestimmt (Oslo-Schiffe).

Die Notwendigkeit, der Wasserfläche mit dem Bordaufbau so nahe zu bleiben, daß Riemen und Ruder die Meerflut noch mit genügender Wirkung erreichen, gibt für die wichtigsten Linien dem Schiffbau das Gesetz, bis mit dem Zusammensinken der Mittelmeer-Seestaaten und dem Hinaustreten in die Ozeane das Ruder gegenüber dem Segel als Hochsee-Fortbewegungsmittel zurücktritt, ungefähr gleichzeitig mit der Entwicklung der Fernwirkung der Geschütze, die Entern und Rammstoß in ihrer ausschlaggebenden Stellung erschüttert, aber noch lange nicht beseitigt.

Nur in den Aufbauten an Bug und Stern kann sich die örtliche Eigenart der Meer-Kultur ausleben, bis zu den trotzigen Kastellen der Normannen, während

Digitized by Google

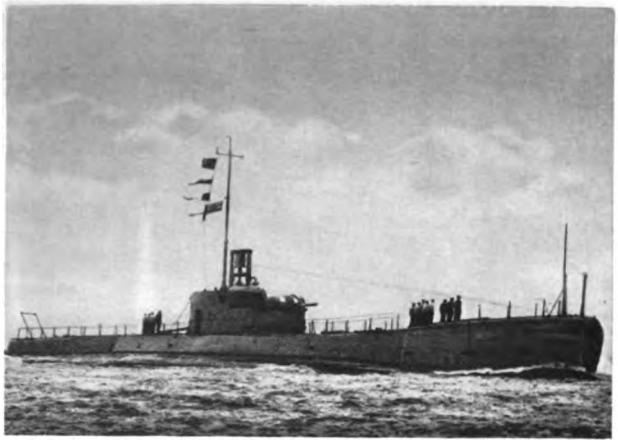
deren Wikinger-Vorläufer, mit möglichst vollkommenen Lauflinien in die Flut tauchend (der sie zusamt der eigenen Entertüchtigkeit und Einzelkampfleistung mehr vertrauen, als technischen Aufbauten), nur Drohbilder, Drachen, wappenartig vor dem Bug aufragen lassen.

Weniger als andere Kulturzeugen eignen sich die mit der Salzflut zusammenhängenden für die dauerndsten Überlieferungsmittel, für die Darstellung in Stein und Erz, die namentlich für die Wellen, die Wiedergabe des Wassers mehr oder weniger auf konventionelle Zeichen angewiesen ist. Wohl haben wir, neben den Beschreibungen Homers, Herodots, des Thukydides und Polybius allerhand Darstellungen aus früher Zeit, in altägyptischen Reliefbildern z. B. von 2500 bis 1300 v. Chr. Aber gerade das Relief gibt über die Breite, den Gehalt des auf dem Wasser liegenden Schiffes wenig Aufschluß, und so sind die Vorstellungen von antiker Meer-Kultur in der Schiffbaukunst (abgesehen von spärlichen Funden, wie im Nemi-See) wohl meist auf überhöhte, schon deshalb hochseeuntüchtige Fahrzeuge mit übersteigertem Aufriß gegründet, wenn sich auch früh, seit dem 7. Jahrhundert v. Chr., der Gegensatz zwischen dem längeren, schlankeren Kriegsschiff und dem breiteren, runden Lastschiff ausprägt. Der Typ des zunächst in der Rudertechnik, mehr hilfsweise in der des Segelns entwickelten antiken Schiffes zeigt uns, nachdem Kleinasiaten den Zweiruderer, Korinther den Trieren-Typ mit drei Ruderreihen übereinander erfunden haben, einen starken, vielverspanteten Bau, am Bug besonders geschützt, mit etwa 232 Tonnen Raumgehalt, bis zu 50 m Länge, 5—6 m Breite und 2—3 m Tiefgang bei 5—6 m Gesamthöhe; Maße, die denen der Galeere des Mittelalters ähnlich sind.

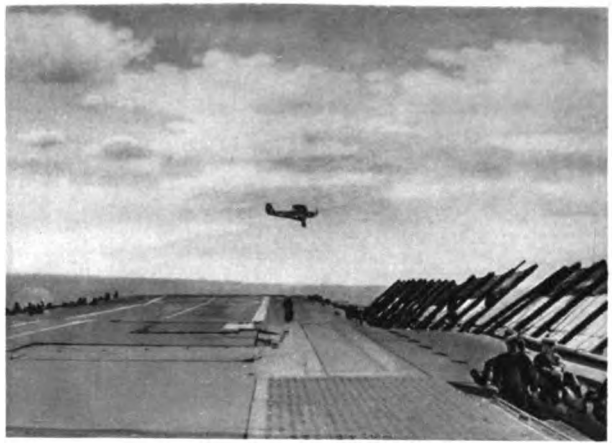
Die Triere und die ihr folgende Pentere (Fünfruderer) gibt seit 500 v. Chr. der Seegeschichte des Mittelmeers mit ihren Nachfahren durch zwei Jahrtausende das Gepräge, aus dem immer wieder Anläufe zu schwereren und wuchtigen, aber im Grunde von der Technik unbewältigten Bauten hervorspringen, wie in der Diadochenzeit und in den wiederholten Zeiten einer römischen Neigung zu schwereren, plumpen Formen mit größeren Besatzungen. Die Schiffsmannschaft einer Triere umfaßte etwa 225 Köpfe, von denen aber nur 50 nach außen wirksame Wehr, die andern reine Transportkraft zu leisten hatten. Diese Zahlen stiegen in den punischen Kriegen auf etwa 420 Köpfe; als Ausnahmen werden uns von den Seeschlachten des Demetrios Poliorketes sechzehnreihige Ruderschiffe mit 1000 Ruderern berichtet (306 v. Chr.; Salamis auf Cypern), und noch größere von Ptolemäos Philadelphos und Hiero v. Syrakus (269—215 v. Chr.) mit seiner „Alexandria". Aber der nüchterne Sinn der Römer kehrte wieder zu den Typen der schlichteren Brotverdiener zurück, der schließlich im Mittelmeer zwar die Namen (Dromone, Galeeren) veränderte, aber nicht seine Kulturform in wesentlichen Zügen.

Digitized by Google

Englisches See-Denken



Nr. 26 H. M. S. U-Kreuzer „Thames", das größte U-Boot der Welt



Nr. 25 H. M. S. „Furious", das größte Flugzeugmutterschiff der Welt

Nr. 27 H. M. S. „Hood", das größte Schlachtschiff der Welt

Digitized by Google

Nr. 28 So flattert der „Union Jack“ über allen sieben Meeren der Welt

Digitized by Google

Zur Zeit der Kämpfe zwischen Antonius und Oktavian erscheinen Panzerungen in Holz und Metall, die offenbar verfrüht, zwar Eindruck machten, aber wieder verschwanden, ähnlich wie 1592 bei der koreanischen Abwehr gegen die japanische Invasion; Fernkampfmittel, mit Turmaufbauten dazu, werden versucht; und seit 330 n. Chr. tritt das griechische Feuer als Kampfmittel hervor, das den Schiffbau beeinflußt, nachdem schon Caligula Ähnliches als Spielerei gebraucht haben soll.

Zäher als manche andere Kulturrichtungen hält die reine Meer-Kultur, der Schiffbau, das einmal erprobte Muster fest, das auch weitgehend der Seemanns-Aberglaube beschützt. Venedig, Genua, Pisa, in ihren Spuren einerseits die Türken, andrerseits die westromanischen Mittelmeermächte, die „Mittelmeer-Gruppe" der Meer-Kultur, wahrt zunächst den einmal errungenen Typ, baut vornehmlich die Ruderkraft aus. Von den Anliegern der rauheren Nordmeere kommen neue Impulse der „Ozean-Gruppe", die zunächst den Schwerpunkt auf die Segelfahrt legt: Doch wird auch hier mit Recht betont, wie wenig versucht wurde, solche unbehilfliche Seetransportbewegungen, wie die Kreuzzüge oder die Landungsfahrt des Eroberers nach Hastings (1066), mit Hilfsmitteln der Seekultur zu stören.

Und volle fünf Jahrhunderte währt es, bis sich das Geschütz in der Meer-Kultur als ein den Schiffsbau entscheidend beeinflussender Kraftzuschuß durchsetzt: von 1085, wo man von Tunis aus zum erstenmal eine Art Feuerwaffe verwendet zu haben scheint, und von 1089 an, wo die Byzantiner unter Comnenos gegen die Pisaner außer griechischem Feuer aus tierkopfverzierten Stückpforten davon Gebrauch machten, bis 1586, wo an der Fahrt der Armada noch 6 Galeassen und 40 — nur auf Plattformen bewehrte — Galeeren der Mittelmeergruppe teilnahmen, als ein wesensfremder, zum Verderben bestimmter Typ in nordischen Meeren, auf Ozeanen. Kurz vorher aber hatten am 7. Oktober 1571 vor Lepanto, da, wo sie ihrem Meer-Kulturreich nach hingehörten, die 250 Galeeren, 6 Galeassen und 60 andern Schiffe des Don Juan d'Austria einen entscheidenden Sieg der abendländischen Kulturrichtung über die morgenländische, gegen die 250 Galeeren und 70 andern Schiffe der Osmanen errungen.

Kein Wunder, daß Spanien der Schauplatz des gegenseitigen Abringens der zwei verschiedensten Schiffbautypen, der „Mittelmeer-Gruppe" und der „Ozean-Gruppe" werden mußte! Nur 15 Jahre hat es in der Meer-Kulturentwicklung der iberischen Halbinsel gedauert, bis dem Höhepunkt der Mittelmeer-Macht — (im jähen Anstieg der 1276 unter Alfons X. etwa mit der Belagerung von Algesiras durch 80 Galeeren, 20 Galeassen und 35 andere Fahrzeuge und den Bestimmungen über eine königliche Flotte begonnenen Kurve) — der scharfe Abbruch der noch steileren transozeanischen Kurve folgte, die 1492

Digitized by Google

mit so glänzendem Anfangserfolg angegangen worden war. Aber vom Standpunkt vergleichender Meer-Kulturgeschichte betrachtet, lag eben der Keim des Verderbens darin, daß Spanien mit ideologischen und technischen Hilfsmitteln des Mittelmeers auf die Ozeane hinaustrat und den größten Ozean in ein geschlossenes spanisches Privatmeer verwandeln wollte; eine Hoffnung, die 1513 geweckt, schon 1586 zerbrach. Jegliche Seemacht muß auf so jähe Zusammenbrüche aus geschichtlichen Lehren vorbereitet sein. Aber in diesem ersten spanischen Niederbruch liegt kein Zufallsspiel, sondern Gesetzmäßigkeit, ebenso wie zwischen La Hogue und Trafalgar, besonders in der Spanne von 1756 bis 1763 für Frankreich, zwischen 1895 und 1918 für Mittel-Europa. Diese Tatsache zwingt uns zu einem Streifblick auf die iberische Halbinsel als Übergangsgebiet von Mittelmeer- zu Ozean-Kulturen mit den selbstverständlichen Folgeerscheinungen für Macht und Wirtschaft.

Denn fast alle ausgesprochenen Meer-Kulturen, die wir in der Geschichte kennen, sind irgendwie in Grenz- oder Randberührungen mit der iberischen Halbinsel gekommen. Der phönikischen, kretischen und hellenischen war sie zunächst eine Grenze gegen den Okeanos zu, als alle drei ins westliche Mittelmeer vorstießen, und als die griechische mit der großgriechischen, mit kolonialen Emporen, wie Syrakus und Massilia, die phönikische mit dem punischen Karthago erst mediterranes Ausmaß erreichten, nachdem sie zuvor in einem Winkel des östlichen Mittelmeers um Ägeis und syrischen Golf eingebuchtet gewesen waren. Schon von 1100 v. Chr. an überschreiten Phöniker (von Gades bis Corunna) die Ozeanpforte. An der Reihe der altspanischen Handelsstädte von Tartessos über Neu-Karthago und Sagunt, Barcelona (nach den Barciden benannt) bis Marseille entzündete sich erst das Ringen zwischen den zwei großen Küstenkulturen des westlichen Mittelmeers, der italischen und afrikanischen, die beide keine vollen Meer-Kulturen gewesen sind.

Der seetüchtigste unter den Vorläufern nordischer Meer-Kultur, den Germanenstämmen, die Spanien überrannten, die Vandalen, ließen zwar eine Spur ihres Namens in Andalusien zurück, setzten aber selbst nach Afrika über und wurden vom heißen nordafrikanischen Kulturboden und den Oströmern aufgezehrt. Die Westgoten haben zwar verschiedene Anläufe zu Seemacht-Schöpfungen gemacht: 416 unter Ataulf, der sich auf Barcelona stützte, und 612–621 unter Sisebut, der sogar Tanger und Ceuta in Besitz nahm und die afrikanischen Seeräuber in ihre Schlupfwinkel verfolgte. Aber schon 711 warf die arabische Eroberung mit einer überlegenen, doch ursprünglich nicht meerbestimmten Kultur die kleinen christlichen Staaten auf ein festländisches Notwehrdasein landeinwärts zurück, aus dem sie sich erst, unter fortwährenden Zusammenschlüssen, durch die Wiedererlangung der spanischen Meeresküste befreiten.

Digitized by Google

Dann begann, unter Anregung durch den an anderer Stelle gezeigten Zusammenschluß mit den See-Impulsen des neapolitanisch-aragonesischen Reichs, im Wettbewerb mit Portugal, gleichzeitig mit der Überwindung der letzten Maurenreste auf spanischem und portugiesischem Boden die überraschende Wendung von einer zu volksarmen Unterlage mit mittelländischer Seelenhaltung zu transozeanischer Expansion. Sie umspannt zwar heute noch die weiten Räume der iberischen Kolonialkultur, erschöpfte aber das Ausgangsgebiet so sehr, daß es weder mit seiner Seegeltung, noch seinem Meer-Kultureinschlag durchzuhalten vermochte, und zuletzt in schwersten inneren Zwiespalt geriet.

So war Spanien zwar noch mächtig genug, 1571 im Herz der malaiomongolischen Seekultur einen Mittelpunkt seiner Macht in Manila aufzurichten, und Portugal vermochte den portugiesischen Einfluß gegenüber der Malaienwelt stark genug zu verankern, daß deren südlicher Teil, die malaiopolynesische Inselwolken-Reihe, ihr Selbstbestimmungsrecht zuerst an die Iberer (Spanier in den Philippinen, Portugiesen in Ceylon, auf den Gewürzinseln) verlor, späterhin an die Niederländer und Briten. Aber gegenüber den seelustigsten unter den nordischen Seekulturträgern, den Angelsachsen, zerbrach zuerst der Traum von einem pazifikumspannenden Iberer-Reich „in dem die Sonne nicht unterging", und dann sogar der arme Rest des zuerst entdeckten mittelamerikanischen Inselreichs.

Nordgermanen entrissen, im siegreichen Ringen mit Spanien, wie mit dem auch in seinen herrschenden Schichten aus fränkischem Blute hervorgegangenen königlichen Frankreich, den vom Mittelmeer zu ihrem atlantischen Gesicht herübergedrehten West-Romanen die Führung der Meer-Kultur, Seemacht und überseeischen Wirtschaft, mit dem Ausgangspunkt um 1586.

Sie rechnen die Anfänge dazu nicht etwa von der sagenhaften Zeit König Alfreds (871–901), oder den folgenden britisch-dänischen Seehelden, sondern von der bemerkenswertesten Segel-Seeschlacht des Mittelalters am 23./24. Juni 1340 gegen eine gewaltige französisch-genuesische Übermacht vor der Reede von Sluys. Dieser Segelentscheidung folgte 1347 die Breitseiten-Anordnung im Schiffbau, der bis dahin seine Wehrtechnik auf Bug und Sternaufbauten konzentriert hatte, und sehr langsam das Durchdringen der Segeltechnik, bis etwa von 1500–1840 die Periode der reinen Segelschiffahrt und entsprechender Schiffbautechnik eintritt. Ihr folgt von 1840 an eine verhältnismäßig lange Übergangsperiode zur neuen Sachlichkeit der Maschine zur See, innerhalb deren uns heute der Anblick des dänischen Linienschiffs „Christian VIII." als hilflosem Gefangenen einiger schlechter Küstenbatterien nach vergeblicher Schleppdampfer-Tätigkeit bei Eckernförde, oder der unter stattlicher Dreimaster-Takelung dahinsegelnden Panzerfregatte „König Wilhelm" fast so befremdlich berühren, wie die ersten auf Segelschifform ge-

Digitized by Google

bauten Dampfer seit Fulton, Stevens, Symington. Von dort also dauert der Übergang zum Dampf-Zeitalter auf See bis zum Gefechts- oder Gittermast, der ihn besiegelt.

Während dieser Übergangszeit verlieren die Zweckbauten zur See langsam den letzten Teil des Zierrats, den sie, wenigstens an Bug und Heck, aus der reichen Schmuckfreude namentlich der altniederländischen, aber auch der britischen Segelschiff-Baukunst herübergerettet hatten, und suchen ihre Schönheit zuletzt nur mehr in der höchsten Zweckmäßigkeit der Linien von Aufriß und Grundriß, für Friedens- und Kriegs-Gebrauch.

Nationale Geschmacksabstufungen machen sich, namentlich bei der Gestaltung der Deckaufbauten, immer noch geltend, weichen aber langsam weltmarktgängigen Bautypen. Vor allem der Tonnage-Sprung, das Wachsen des Rauminhalts der einzelnen Schiffsgefäße vollzieht sich aber nicht in ruhiger, gleichmäßiger Aufwärtsbewegung, sondern stoßweise, durch kriegerische Ereignisse, Auffindung neuer Stapelgüter des Welthandels, Aufgaben neuer Massenbewältigung angeregt. Eine neueste Wendung führt von dem für alle möglichen Zwecke brauchbaren Linien- oder Tramp-Dampfer zum Spezialschiff, das nur zur Beförderung von Öl, Reis, Weizen, Kohle taugt, für diesen Zweck aber vollendet durchgebildet ist, — in Parallelschaltung zur kulturellen oder mehr ziviliſatorischen Ausbildung des einseitigen Berufsmenschen unserer Zeit.

Ähnlich, wie das augenfälligste Erzeugnis der Meer-Kultur, das Schiff, würden wir seine Baustätte, die Werft, seine Wegweiser, die Leuchttürme, seine Zufluchtsstätten, die Häfen in ihrer kulturgeschichtlichen Entwicklung mit größtem Nutzen für unsere Begriffsbildungen von Meer-Kultur hindurch verfolgen können. Das Ringen zwischen Wucht und Schnelligkeit; zwischen Schutz und Panzer einerseits und Angriffs-Wendigkeit, Durchschlagskraft der Bewaffnung, Geschütz andrerseits; zwischen Transportleistung und Gefechtsstärke drückt allem, was zur Meer-Kultur beiträgt, den Stempel rhythmischen Auf- und Abschwellens auf. Der Zimmermann weicht dem Metallarbeiter, der Segler dem Ingenieur, die Kohle dem Öl: jedesmal geht dabei eine bis zur Vollendung durchgebildete Zweckform verloren und ertönt der Ruf, daß die Poesie des Seemannslebens dahin sei. Aber er klingt wohl seit den punischen Kriegen und Diadochen, seit den römischen Enterhaken und -brücken durch die Geschichte aller Seevölker hin. Dennoch hörten sie nicht auf, zur See zu fahren, von ihr zu singen und zu sagen.

Immer in seinen Gestaltwandelungen aber blieb der Ausdruck der Meer-Kultur auch ein sicherer Weiser zur Beurteilung der Macht und Wirtschaft über die Meere hin. Als solchen vor allem haben wir Meer-Kultur in diesem Zusammenhang zu schätzen!

Digitized by Google

Denn die vielen Wege zur Erkenntnis der Bedeutung des Meeres in der Geschichte der Menschheit lassen sich schließlich doch in große Gruppen zusammenfassen. Wurde der Weg auf das Meer aus Not, oder aus Lockung und Reiz beschritten? Grundverschieden prägte im einen, prägte im andern Fall Art und Form des Seefahrens, der Werkzeuge dazu sich aus! Oder wir konnten nach den Ausgangspunkten der Erkenntnis-Suchenden scheiden. Der eine kam von den Ergebnissen der physischen Ozeanographie, an Methoden der Erdkunde geschult. Er suchte vielleicht den Küsten entlang erdverbundene Zeugen. Der andre forschte, indem er rein der Zeitfolge nach die Geschichte der einzelnen Seevölker aneinanderreihte und verband. Beide unterscheiden sich, wie eine Erdvorstellung, ein Weltbild, das nach den Methoden der allgemeinen Geographie oder der Weltgeschichte freskoartig gesucht wird, von einem andern, das aus dem pointillistischen Aneinanderreihen aller einschlägigen Landeskunden und Ländergeschichten entsteht. Expressionistisch wird das eine, impressionistisch das andere seine Endform finden. Aber schließlich müssen beide — in den sachlich erarbeiteten Hauptformen mindestens — sich decken, kongruent sein, wenn aus dem Gesamtbild der Meer-Kultur das Gesamtbild dessen erstehen soll, „wie es eigentlich gewesen" (Ranke).

Im Sinne Rudolf Kjelléns würde der erste Weg mehr geopolitisch, der zweite mehr ethnopolitisch beeinflußt sein, der erste zuletzt mehr der politischen Erdkunde, der zweite mehr der Geschichte selbst handgerechten Stoff bieten. Aber es ließe sich auch ein kratopolitischer Weg denken, der sogar höchst fruchtbar gestaltet werden könnte: aus dem Ringen der Gedanken des freien und des gebundenen Meeres heraus! Denn, wie man nach Ratzel als einen der fruchtbarsten Gegensätze, als die größte Aussage, die sich anthropogeographisch über ein Volk machen lasse, seinen Schritt vom Kontinentalen ins Thalassische, vom Land aufs Meer ansehen kann — (mit den Zwischenstufen des Potamischen und Litoralen) —, so innerhalb des Ozeanischen die Stellung zum Begriff des freien oder des gebundenen Meeres.

Während wir unter den uns bekannten Frühkulturen in Ur und im mittleren Indusgebiet, an den Küsten der Landschaften des persischen Golfs und Roten Meeres, Nord- und Ostafrikas, des inneren Winkels des östlichen Mittelmeers zwar gewiß Meereinflüsse feststellen können, einen sehr starken, weit landeinwärts über größere Räume verbreiteten in der Sintflutsage, ist die erste reine Meer-Kultur, von der wir bis jetzt geschichtliche Daten erweisen können, die minoische der Insel Kreta mit ihrem beträchtlichen Strahlungsbereich. Denn, was immer an Wanderungen und Kultureinflüssen von außen her die „interessante", so sehr im Lauf ihrer Leidensgeschichte mißhandelte Insel auf ihren 8618 qkm, mit ihrer reichen Gliederung, ihren vielen Steilküsten und kleinen Strandebenen und Hafenbuchten, bei sehr wechselnder Breite (zwischen

Digitized by Google

12 und 56 km) und 260 km westöstlicher Längserstreckung erreichte, war durch Meereinflüsse irgendwie gebrochen oder verändert. Daß Kreta nach Süden im höchsten Grad wehrhaft und ungastlich, nach Norden offen und verkehrsfreundlich war, in Dreiteilung Bergzüge bis zu Erhebungen zwischen 2000 und 2500 m trug, und natürliche Festungen barg, von denen immer wieder Selbstbestimmungsbewegungen ausgingen, das hat die eingeborenen wie die aufgedrängten Kulturformen wesentlich mitgestaltet. Furchtbare Verheerungen sind vielfach darüber hinweggegangen, so bei der dorischen Landnahme, die den Palast und das Labrys-Heiligtum zerstörte, so bei der Unterdrückung der kretischen Seeräuber durch den Römer Metellus Creticus 67 v. Chr., der ersten arabischen Eroberung 823 n. Chr., der türkischen Eroberung von den Venezianern 1645–1669 (Fall von Candia), der ägyptischen Pfandschaft von 1824–1841, endlich während des Losringens der griechischen Bevölkerung von der türkischen Herrschaft. Unter so vielen Überschiebungen blieb von der früheren Meer-Kultur nur, was aus den minoischen Zeiten des 2. Jahrtausends v. Chr. in Knosos, Kydonia, Gortyna, Phaistos ergraben werden konnte, und was wir aus Vergleichen mit den in die Nachbarkulturen übergegangenen Elementen erkannten.

Aber es ist wahrscheinlich, daß der ägeische Seebund der Kreter zwischen 1580 und 1400 v. Chr. bereits der Nachfolger einer aus verschiedenen Herden zwischen 2500 und 1900 in den Cycladen zusammengeflossenen Meer-Kultur mit Thalassarchie war, so daß wir doch die Ägeis als Schauplatz der ersten thalassischen Kultur zu ehren hätten, während alles Frühere noch vorwiegend landbestimmt erscheint.

So ziehen wir schon aus der ersten voll ausgereiften Meer-Kultur die Lehre, daß sie mit ihren zusammenfügenden Kräften zeitlich weit später auftritt als die großen bestimmenden Frühkulturen der benachbarten Festländer; und daß durchgehend den Meer-Kulturen eine sekundäre Neigung zur späteren Befruchtung anhängt, auch ein verkleinernder Zug, den wir auch sonst von den Lebensformen der Inseln, mit starker Inzuchtgefahr dieser lebenerhaltenden Reservate, aber auch zu Stilverspätungen neigenden, flutgegürteten Räume kennen.

Unter diesem geographisch von Peschel besonders schön zusammengefaßten biologischen Gesetz insularer Entwicklungen stehen alle späteren Meer-Kulturen in gleicher Weise bei der Ausgestaltung ihrer vom Land empfangenen Anregungen: die jonische, die spätere der Phöniker im westlichen Mittelmeer, die Fortwirkung indischer Kulturmotive innerhalb des malaiischen Wanderungsbereiches, wie des malaiopolynesischen, die normannische, und die letzten Ausstrahlungen der ausgesprochensten Seevölker im Westen und Osten Eurasiens, die angelsächsische und die japanische, die den weltumspannenden Ring der Meer-Kulturen schließen.

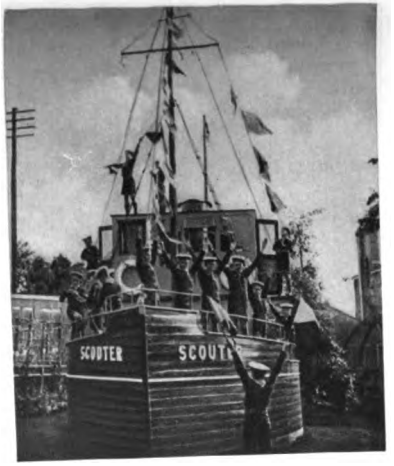
Digitized by Google

II. Teil

Freiheit oder Gebundenheit des Seeraums der Erde?

Digitized by Google

Digitized by Google



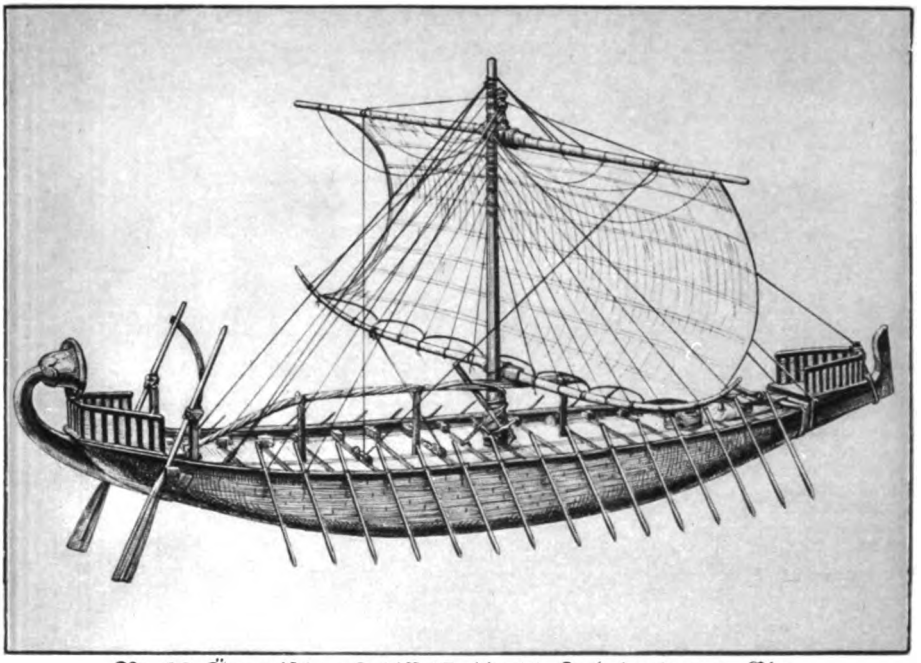
Nr. 29 Signalübungen

Nr. 31 Festmachen der Boje

Nr. 30 Ruderunterricht

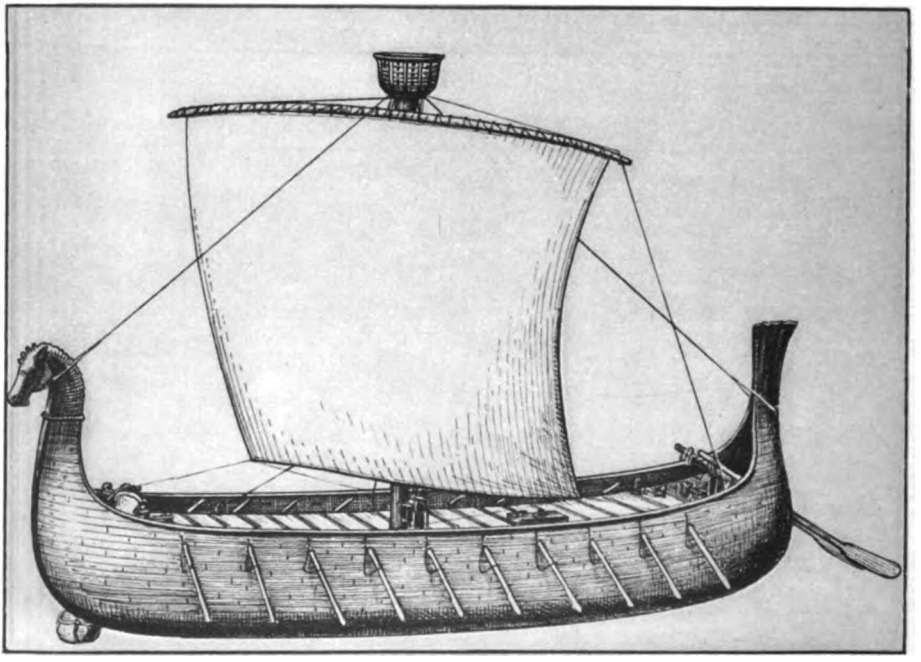
Frühzeitig wird Englands Jugend in die ruhmreiche Tradition seiner Marine eingeführt: Die Londoner Seepfadfinder im Dienst

Digitized by Google



Nr. 32 Ägyptisches Schiff 17. bis 14. Jahrhundert v. Chr.

Länge 32 Meter, Breite 6,5 Meter, Tiefgang 1,25 Meter, Wasserverdrängung 85 Tonnen, Segelfläche 180 Quadratmeter, Besatzung 35 Mann



Nr. 33 Phönikisches Schiff 11. bis 8. Jahrhundert v. Chr.

Länge 33 Meter, Breite 10 Meter, Tiefgang 2,5 Meter, Wasserverdrängung 400 Tonnen, Segelfläche 300 Quadratmeter, Besatzung 30 Mann

Digitized by Google

V

Das freie Meer in Idee und Praxis

Das hohe, das freie, das offene Meer (mare altum et liberum) — wie es auf sieben Zehntel der Gesamtfläche unseres Planeten unbeansprucht, unbeherrscht, unbezwungen von Einzelrechten und doch der ganzen Menschheit dienend, den Erdball umfluten sollte — hat in einigen großartigen und wohlgeprägten Aussprüchen, wie in einigen anderen, mehr nüchternen und hausbackenen, aber unbezweifelbaren Rechtssätzen verschiedenster Zeiten und Zonen seine Anerkennung gefunden. Darin äußert sich die einzige, der Menschheit würdige Grundüberzeugung von der Unzugehörigkeit ihres größten Raumes zu einzelnen ihrer Teile, seiner Freiheit für Alle als gemeinsames Gut! — „Aller Menschen gemeinsames Gut" (Koinon panton anthropon) war die würdige Ausdrucksform griechischer Rechtsweisheit (Theophos) für diesen Gedanken. Nüchterner faßte ihn der Römer Ulpian: „Das Meer stehe seiner Natur nach allen offen" („Mare omnibus natura patere"); mehr als widerwillige Anerkennung der Tatsache, daß es sich hier um eine fremde bewegliche Sache handle, die zu groß sei, als daß ein Einzelner sie sich aneignen könne. Vielleicht wurzelt hier der nach Sir Thomas Barclay heute noch fortringende Juristenhader, ob es sich um Niemands Sache, eine res nullius, oder eine Gemeine Sache, res communis, handle, bei der nur doch das eine aus dem Rechtsgefühl der Gesamtmenschheit heraus sicher war, daß sie nie zum Monopol-Besitz, zur privaten Habe, zum Sondergut eines einzelnen Volkes auf die Dauer werden dürfe. Diese Überzeugung brachte E. W. Hall 1894 (Treatise on International Law) in die Form: „Es ist unbestrittener Grundsatz neuzeitlichen internationalen Rechts geworden, daß die See als allgemeine Regel keiner Aneignung unterworfen werden kann." Aber liegt in der Blockade keine Aneignung? Liegt in der Blockade keine Freiheitsbeschränkung, die doch § 16 des Völkerbundstatuts vorsieht — ein Hauptgrund, die für das Freie Meer eintretenden US.-Amerikaner vom Völkerbund fernzuhalten? Ist die Aneignung unterseeischer Kabel im fremden Meere — die während des Weltkrieges geübt wurde — so schnell vergessen worden?

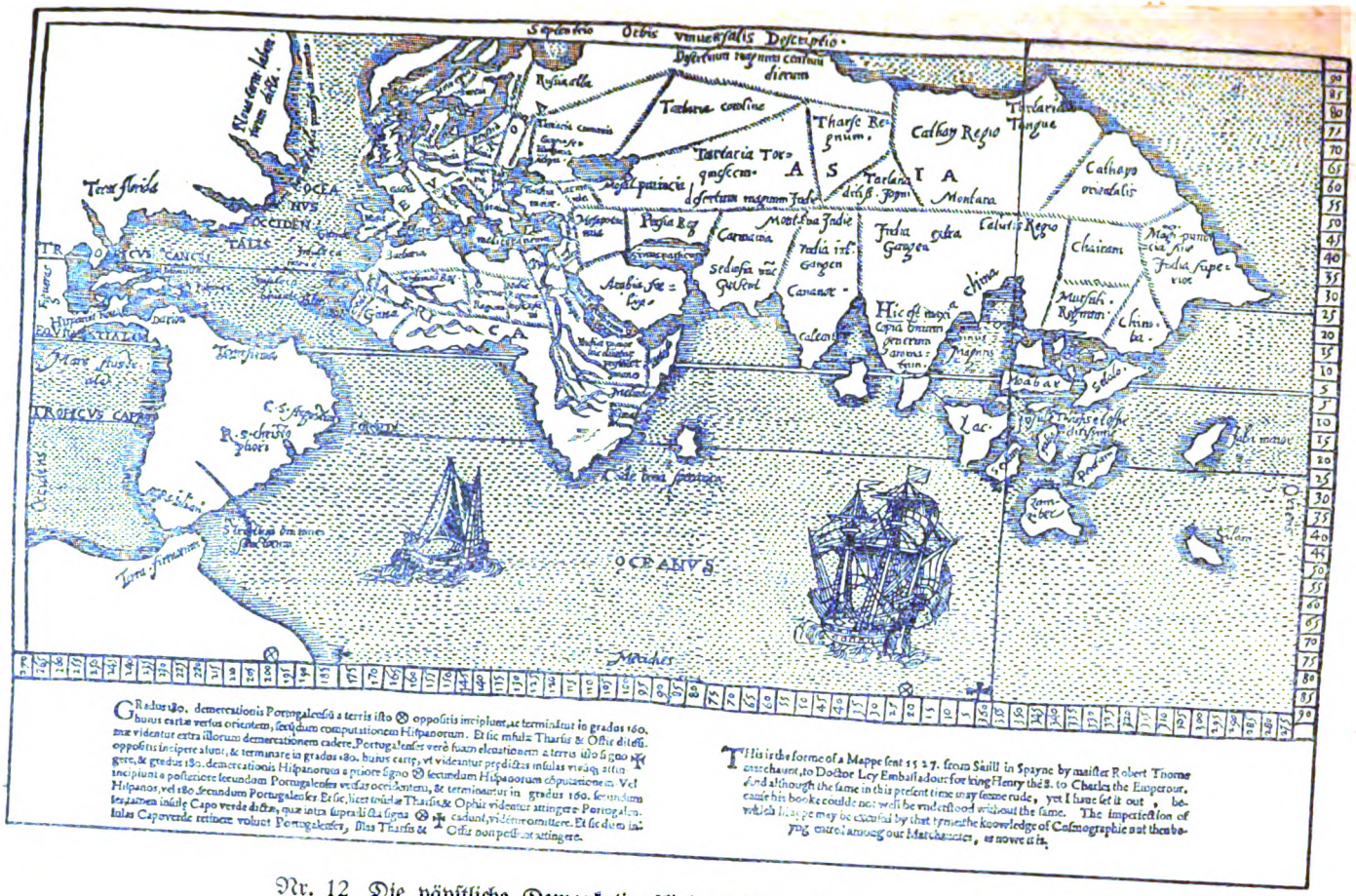
Es ist ein mühsamer Weg und reich an Rückschlägen, den der Gedanke der Freiheit der Meeresräume gegen die Versuchung zu ihrer politischen Vergewaltigung zurückgelegt hat; einer der eigenartigsten janusköpfigen Marksteine

Digitized by Google

an diesem Wege ist sicher Hugo Grotius, der seiner Prägung des „mare liberum" (1609) vor allem seine Berühmtheit verdankt, obwohl diese Prägung zwischen die Abhandlung „De jure praedae" (1604) vom Beuterecht und „de jure belli et pacis" vom Rechte des Krieges und Friedens eingebettet liegt, im Grunde nur als ein Kapitel des Beuterechts. Es wurde geschrieben zugunsten des Erbeuters einer reichen portugiesischen Galeone in der Straße von Malakka, also in einem Meer, das immer noch eher seinen Anliegern und Besiedlern, den Malaien gehörte, als den Portugiesen, die es auf Grund einer windschaffenen päpstlichen Demarkationslinie und der Gewalttat Alfonso d'Albuquerques in Anspruch nahmen, oder den Niederländern, die es auf Grund ihrer größeren Seegewandtheit durchraubten. So ist der berühmteste Literaturkampf um freies Meer, zwischen dem Holländer Grotius und dem Engländer Selden, in Verteidigung des Freibeuterrechts der bei der damaligen Verteilung der Erde zu spät gekommenen Nordseeuferstaaten in der Straße von Malakka entbrannt. Er kann also ebensogut in die Reihe, den Rhythmus der Kämpfe für die Gebundenheit von Meeresräumen, wie in den Ideenkampf um ihre Freiheit eingefügt werden; und es kommt nur darauf an, diese Reihen und ihren Rhythmus überhaupt zu sehen. Denn auch die andere Reihe führt aus grauer Vorzeit herauf, über das ängstliche und eifersüchtige Verborgenhalten jeder Kenntnis neuer Seewege und Meeresräume durch Phöniker und Griechen, das nur vereinzelte Forschernaturen durchbrachen, wie Hanno (510 v. Chr.) und Pytheas — der erste der weltbekannten Nordlandfahrer und Liebhaber-Ozeanographen —, oder von jenem phönikischen Kapitän aus der Tartessosfahrt und Zinninselnfahrt, der daheim belobt wurde, weil er lieber sein Schiff auf den Sand rannte, als der ihm folgenden römischen Trireme oder Pentere durch Weiterfahren den Weg zu weisen, bis zu den Tücken des Seekrieges zwischen Asr und Ereb, Puniern und Römern, Arabern und Franken wie Oströmern, bis hin zu dem bösen Goethe-Wort im Faust, II: „Krieg, Handel und Piraterie — dreieinig sind sie, nicht zu trennen"! Wie gern möchten viele dieses Wort in die Rumpelkammer der Historie als „old history" verweisen, wenn sich nicht noch in unserem Gedächtnis so viele neue Glieder auch an diese Reihe geschlossen hätten: Baralong-Fall und Lusitania, Raub- und Rache-Züge von Briten und Chinesen in die Bias-Bay und Yangtse — aufwärts bis zum Gemetzel von Wanghsien und der Beschießung einer offenen Stadt —, freilich im Rahmen eines glänzenden Seemannsstreiches, der aber vielleicht ethisch nicht besser war als Nelsons Streich vor Kopenhagen.

So ist es kein Wunder, daß wir von 1914—1918 einen allseitigen Zusammenbruch des Frei-Meer-Gedankens erlebten, der den Niederbruch der Ritterlichkeit im Landkriegsrecht mit seiner Mißhandlung der Kriegsgefangenen noch

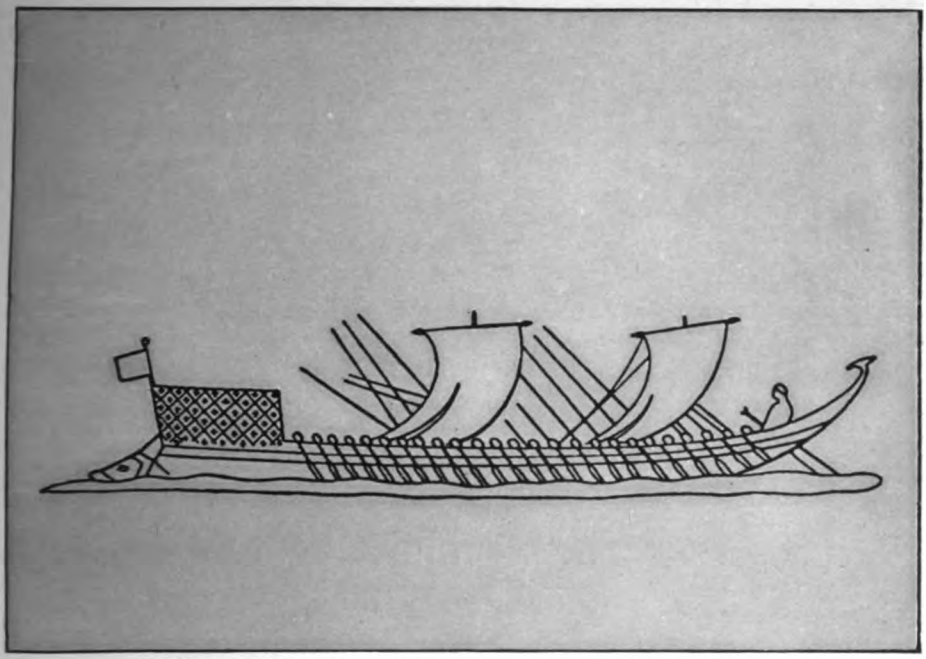
Digitized by Google


Sphærico Orbis vniuersalis Descriptio.
Tartaria Tor-
Tharsæ Re-
Cathay Regio
Tartaria
Cathayo
Persia Reg
Arabia fæ-
Hic est magna
OCEANVS
Moluches
Terra sirmata
Terra sancta
Mare rubrum
Zeilan
Iaua maior
Moabar
Lac.
Pegu
Sumbor
Bengala
Chaitam
Chinesa
Mutsulo
Regnum
Tenasserim
Malacha
Sumatra
Iaua minor
Calecut
Cambaia
Sedosia vel
Gesoni
Gazan
Caiamai
Ormus
Mecha
Aden
Meroe
Nilus
Mare Indicum
Mare Caspium
Mare Rubrum
Mare Persicum
Mare Arabicum
Mare Indicum
Mare Aethiopicum
Mare Atlanticum
Mare Occidentale
Mare Australe
Mare Magellanicum
Mare Pacificum
Mare Indicum
Mare Indicum
Mare Indic

weit übertraf, die doch ärger war als im Dreißigjährigen Krieg und mühsam durch eine gewisse Sportmannsgesinnung der Flieger etwas ausgeglichen wurde. Trotzdem die überkommene Phraseologie noch bestand, war ein völliger Wiederaufbau der Idee vom freien Meer aus dem Trümmerfelde in den Tatsachen nötig, der wesentlich erleichtert wurde durch das Zurückgleiten der britischen Vormacht in das Macht- und unter das Wirtschaftsniveau der Vereinigten Staaten, ja selbst unter das Seemachtniveau einer etwa vorübergehend zusammengeführten japanischen und romanischen Seemachtkombination: ein Verhältnis, das schon die Konferenz von Washington 1922 mit ihren bis 1936 gültigen Zahlen 5:5 zu 3 zu 1,5 und 1,5 enthüllte. Allerdings bestand noch für leichte Kreuzer und Flugzeugmutterschiffe, für U-Boote, für die Hilfsdienste (in denen aber z. B. im Pazifik der Kern künftiger Überlegenheit steckt), eine gewisse Verschleierung dieses Machtverhältnisses, deren Fallen die Flottensparkonferenz von 1927 in Genf bewirken sollte und 1930 die von London. Sie scheiterten zwar, die erste ganz, die zweite halb, aber ihre Idee setzte sich doch mehr und mehr — wenigstens teilweise — durch, wie am klarsten aus der veränderten Einstellung der öffentlichen Meinung Großbritanniens zum Frei-Meer-Gedanken (Kenworthys: Freedom of the Sea), zum Blockade- und Seebeute-Recht hervorgeht, oder aus dem Betrachtungswandel einer Persönlichkeit, wie Admiral Bywater auf dem Entwicklungsgange von seinem Buch: „Seapower in the Pacific" (1921) zu dem wilden Schlachtgemälde des „Great Pacific War" — 1925 für 1935 gedacht — und dem gezähmten Widerspenstigen in „Navies and Nations" (1927)!

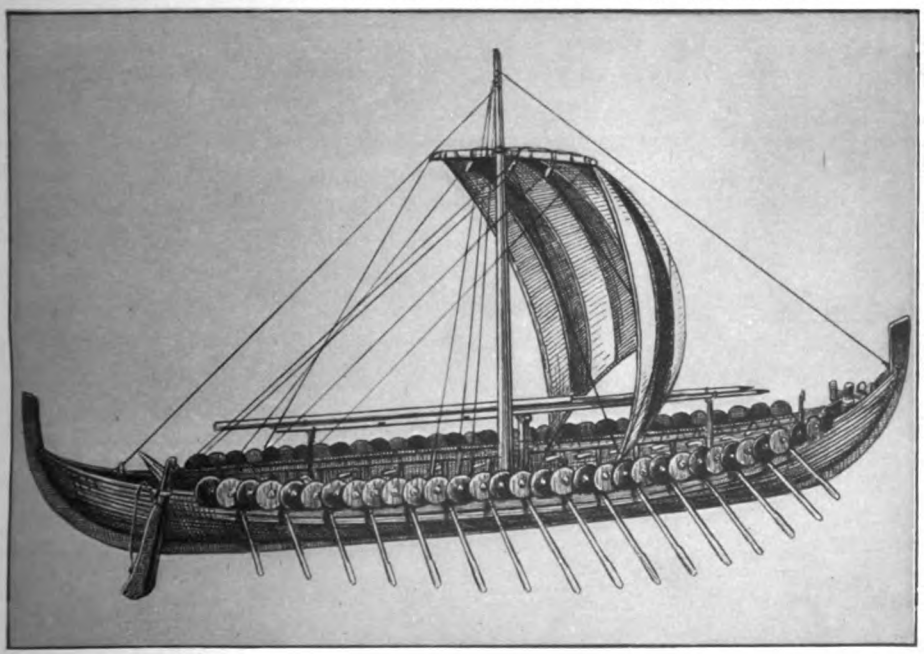
Hier also glänzt eine Hoffnung der vergewaltigten Menschheit auf! Kein einzelnes Volk hat mehr ausschließlich die „police batons of peace" in Verwahr! Höchstens die vereinigten Angelsachsen! In dem unlösbaren Gegensatz zwischen einem beherrschten und freien Weltmeer ist wieder einer der zuweilen wiederkehrenden Gleichgewichtszustände eingetreten. Er spiegelt sich wider in den Vorschlägen von Kellogg, im Kompromiß zwischen Macdonald und Lord Wemyß, in Kenworthys Sea Law and Sea Power, in der Aufnahme des Echos in der kontinental-europäischen, amerikanischen und japanischen Presse, dem französisch-italienischen Mittelmeer-Ausgleich, 1937 im britisch-italienischen. Es ist kein Zweifel, daß ein Teil der jetzt aus den europäischen Gewässern weichenden Bevormundungs- und Bindungslust einzelner Seemächte durch deren glänzende Leistungen für den menschlichen Verkehrsgebrauch und die Befahrbarkeit der Meere verdient war; aber eben doch nur soweit, als diese Bevormundung „nach Art der Mutter, nicht der Herrin" („matris, non dominae ritu") geübt wurde! Sie zerbrach an dem Anspruch auf das Recht zur Verkrüppelung aller gleichfalls emporwachsenden jüngeren Partner; sie mußte die Gleichberechtigung der pazifischen Dominien, das

Digitized by Google



Nr. 34 Griechiſcher Fünfzigruderer um 500 v. Chr.

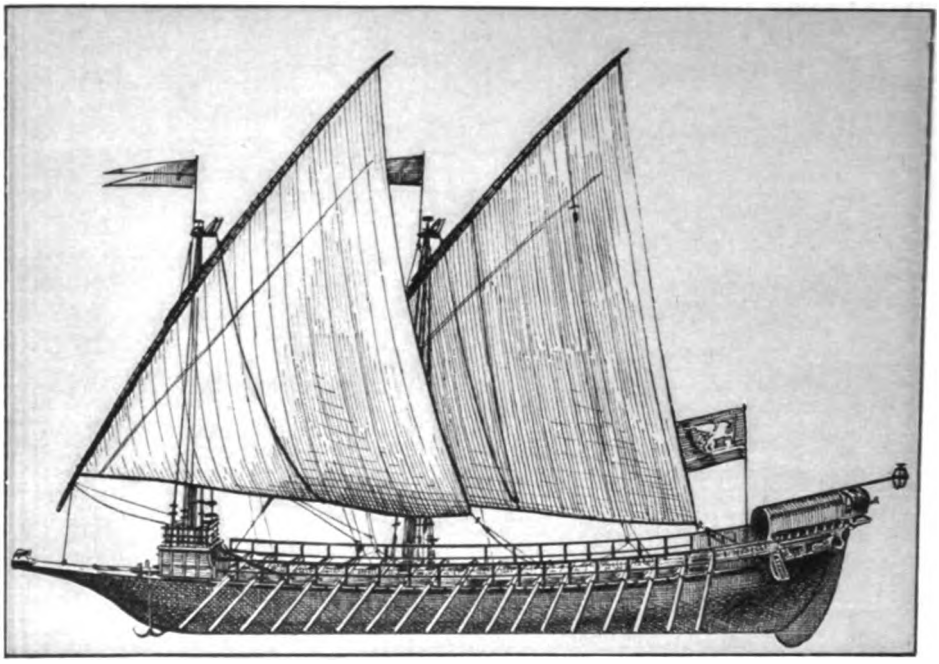
Länge 60 Meter, Breite 5 bis 6 Meter, Tiefgang 1,75 Meter, Waſſerverdrängung 150 Tonnen, Segelfläche 150 Quadratmeter, Beſatzung 70 Mann



Nr. 35 Wikinger-Schiff 9. bis 11. Jahrhundert n. Chr.

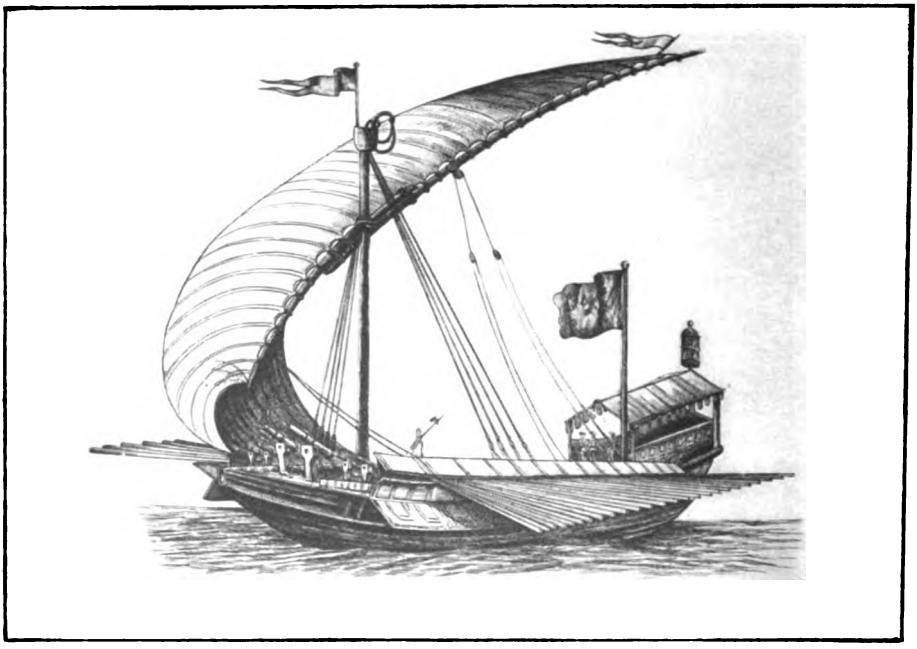
Länge 24 Meter, Breite 5 Meter, Tiefgang 1,10 Meter, Waſſerverdrängung 50 Tonnen, Segelfläche 70 Quadratmeter, Beſatzung 50 Mann

Digitized by Google



Nr. 36 Mittelmeer-Galeere um 1400

Länge 48 Meter, Breite 6,8 Meter, Tiefgang 2,4 Meter, Wasserverdrängung 210 Tonnen, Segelfläche 480 □ Meter, Besatzung 250 Mann



Nr. 37 Venetianische Galeere um 1500

Nach einem zeitgenössischen Gemälde

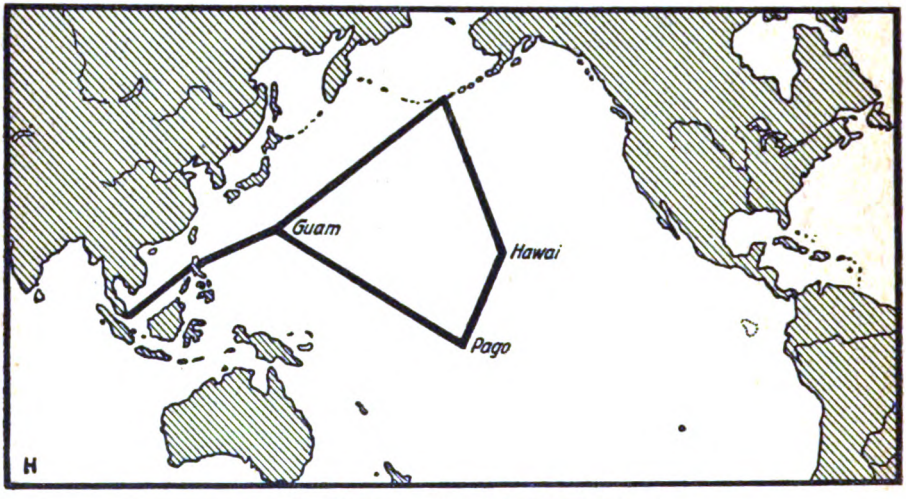
Digitized by Google

Gleichgewicht zu Dreien im Pazifik, das Werden eines unantastbaren Machtbereichs der malaio-mongolischen Seemacht hinnehmen, weil sie hypnotisiert in die Nordsee und die deutsche Bucht gestarrt hatte und (wie Lord Kitchener voraussagte) die gesamt-europäische Stellung im Großen Ozean durch einen Pyrrhussieg in der Nordsee verlor. Die Riesenleistung der Seekartenaufnahme, der Befeuerung der wichtigsten Hochstraßen der See werden zum Ruhme der Briten bleiben; der Schatten eines großen Namens wird noch lange auf die Benennung weiter Erdoberflächenräume fallen, wenn der Schatten der Nacht sie längst nicht mehr deckt, etwa so, wie im Ceylon von heute auch noch die Bauspuren der Weltmacht der Iberer in Jaffna, von Alt-Niederland in den Bastionen von Galle aufragen, wo ihre Machtsprache längst verklungen ist. Solche Spuren weisen uns weltüber die Selbstbefreiungskämpfe fast aller seefahrenden Völker, die unbewußt oder bewußt auf die Idee des Freien Meeres im Ganzen zuführen. Einst wird uns auch geschichtliche Betrachtungsweise des Werdens und Unterganges der deutschen Flotte des zweiten Reichs ein Riesenopfer für die Idee des Freien Meeres enthüllen, deren Verwirklichung vielleicht tatsächlich damit angebahnt worden ist. Gleichzeitig ist freilich Europas Weltstellung als prima inter pares zerstört worden und wird nicht mehr wieder herzustellen sein, auch durch keinen Bund, keine Vereinigten Staaten der in Wesentlichem zu Schlacken gebrannten, überindustrialisierten europäischen Völker.

Die größte Gefahr für den gleichen Gedanken der Freiheit der Meere ist mit der wirtschaftlichen Zyklone über den Atlantik-Graben gewandert, den Vereinigten Staaten zu, wie die für die Freiheit zu Lande in den Machtbereich der ihr Gesicht nach Asien drehenden Sowjetbünde. Nordasien gegen Nordamerika: trotz einer sehr freiheitlichen Phraseologie treten in diesen beiden Großraumträgern zugleich Ideenträger eines Diktates gegenüber der Freiheit der Meere, wie des größten Festlandes in die Schranken. Man prüfe nur an politischen Karten der Ozeane und Meerengen die Tatsachen vorherrschenden Besitzes, die Verkehrsverlagerungen an der sich ändernden Dicke der Verkehrsbänder, dem Zurücksinken der Hafenverkehrszahlen von London und Liverpool, wie Hamburg gegenüber New York, aber auch Shanghai, Hongkong und Singapore. Man prüfe die Lebensnotwendigkeiten der führenden europäischen Mächte und ihre wirtschaftliche Abhängigkeit von weiten Überseewegen, von tatsächlicher Freiheit des Meeres gegenüber der stolzen und verführerischen Autarkie US.-Amerikas, sogar des Japanischen Reiches, wenn es nach Admiral Sakomotos Rat zukünftig die Japansee sperrt, zum japanischen Teich macht, sich auf Nord-Ost-Asien stützt. Sie, die Schulter an Schulter aus tiefsten gemeinsamen geopolitischen Bedingungen ihres Daseins für das Freie Meer hätten kämpfen müssen, die führenden Seemächte Europas, haben sich

Digitized by Google

1914 gegen diesen Gedanken de facto erhoben, die eine als Führerin eines Großraubkonzerns, die andere in vorzeitig ergriffener Notwehr. Was aber hilft nun beiden der spät gewonnene Ausgleich gegen das über den Pazifik gelegte amerikanische Machtviereck Dutch Harbour—Hawaii—Guam—Manila Pago—Pago („american quadrilateral"), das Buchstabenrecht des Freien Meeres von heute, wie es etwa unter dem Schlagwort „Das hohe Meer" in Strupps „Wörterbuch des Völkerrechts" zu finden ist? Welchen Schutz gewährt es z. B. gegen ein verwegenes Spiel mit einem Begriff der Küstenschiffahrt, den die Großraumbesitzer der Erde gegen jede von Vermittlung oder Veredelung von Rohstoffen lebende Wirtschaftsmacht aus-



Nr. 13 Das amerikanische Machtviereck

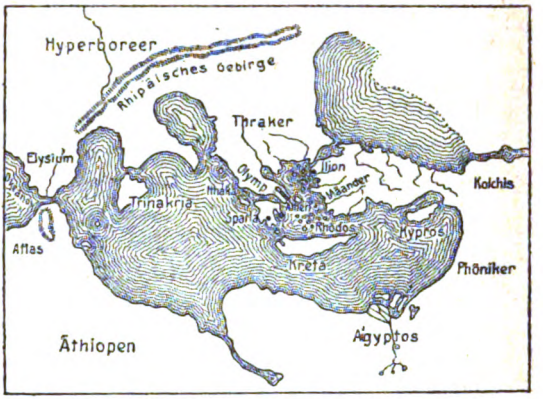
spielen können, der die Ozeanfahrt Manila—Seattle—Panama—Havanna—New York z. B. als Küstenschiffahrt der Vereinigten Staaten beansprucht; oder welchen Schutz findet ein sich entgliederndes Britenreich gegen Tochterstaaten, die sich durch Schutzzölle von ihm abschließen, in denen fremde Rassen Selbstbestimmung erlangen? Gewiß ist im ganzen die Idee des Freien Meeres im Vordringen. „Altum, liberum mare" setzt sich gegen das seestrategische „Command of the Sea", das von Mahan gebrauchte Wort „Control", „Dominium" (z. B. maris baltici), „Empire" und „Imperium", „Sovereignty" langsam durch, obwohl der Souveränitätsbegriff gegenüber Meeren von England erst 1805 beschränkt aufgegeben wurde, sein Fallenlassen von Rußland erst 1824, von den US. zögernd genug 1894 eingeräumt worden ist: ein Fingerzeig, wo die wahren Verfechter des Gedankens geschlossener, gesperrter Meere hausten, gegen deren Macht jede Flucht in Machtmittel unter

Digitized by Google

See und in der Luft doch nur ein Notausgang war, — ein Wunschziel, an den Verfechtern der Sperrgewalt vorbei das freie, das hohe Meer zu gewinnen!

Zur voraussetzungslosen Geschichte des Ideals vom Freien Meer aber dringen wir nicht durch, ohne das Hereintreten von Meeresteilen, Rand- und Mittel-Meeren, Ozeanen mit aktiver Raumwirkung in die Weltgeschichte im Zusammenhang weltüber zu betrachten.

Eine ozeanische Weltgeschichts-Auffassung wird noch heute durch das Vorwalten europazentrischer Überlieferung gehemmt, die noch vor kurzer Zeit zuerst eine Geschichte der Mittelmeerländer, dann von Mittel- und Westeuropa mit gelegentlichen Streiflichtern in die indopazifische, die neue und die sarmatische Welt als Weltgeschichte ausgab und verkündete. Dabei kamen die Seeräume in der Regel noch mehr zu kurz als die Landräume. In deutscher Sprache hat doch erst 1894–1899 mit der Herausgabe von Helmolts Weltgeschichte ein Versuch gemacht werden können, den europafernen Erdräumen ausreichenden Platz nach dem Alter ihrer Entwicklung und räumlichen Bedeutung zu schaffen, und Ozeane, Meere und Meeresteile eigens zu würdigen.



Nr. 14 Die Ökumene Homers

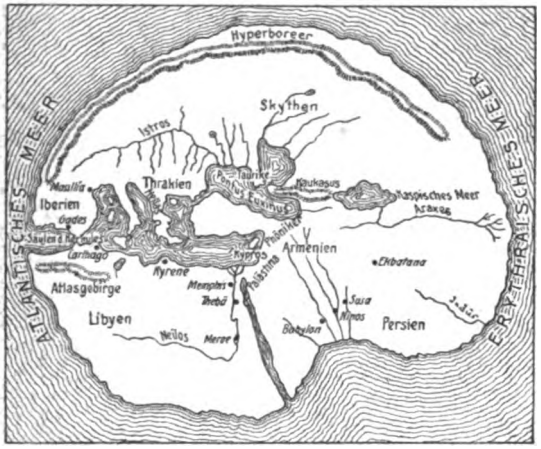
Fast selbstverständlich begann die Darstellung bewußt oder unbewußt mit den biblischen Schauplätzen am östlichen Mittelmeer, auch in Zeiten, die schon wissen konnten, daß Persischer Golf und Rotes Meer mit den angrenzenden Teilen des Indischen Ozeans lange vorher Übergänge zwischen ägyptischer, sumerischer und Indus-Tal-Kultur vermittelt hatten. Denn wir haben von dem östlichen Mittelmeer — trotz aller Vertiefung unseres Wissens über die minoische und prähellenische Seefahrtskultur — bis jetzt keine Fundbeweise, die annähernd an das Alter für die Austauschnachweise zwischen sumerischer und Indus-Kultur gegen 3200 v. Chr. hinaufreichen und den ägyptischen Punt-Fahrten wesentlich vorangehen.

Bis uns also neue Kunde aus den noch überdeckten tieferen Schichten der Frühgeschichte offenbar wird, müssen wir als die ersten, vom Verkehr überwundenen Meeresräume die nordwestlichen Teile des Indischen Ozeans, erst dann das östliche Mittelmeer betrachten, so wahrscheinlich viel früher reine

Digitized by Google

Überschreitungen der Straße von Gibraltar und der Bering-Straße sein mögen. Wanderüberlieferungen, wie etwa die der Phöniker vom erythräischen Meer zu ihrem späteren, schmalen Siedelungsstreif zwischen Arados (Aruad) und Cherseos mögen dabei Achtung finden, solange kein Gegenbeweis erbracht werden kann.

Phöniker und Griechen weiten im Wettbewerb die Raumerschließung über das westliche Mittelmeer hinaus, so daß wir schon in den homerischen Gesängen der lebendigen Vorstellung des im Westen mit dem eigentlichen thalassischen Lebensraum durch eine Durchströmung verbundenen Okeanos begegnen. Erst Herodot ersetzt die Vorstellung einer flußartigen Strömung des Okeanos durch den Weltmeerbegriff; und noch Mela spricht in Sammelwerken aus dem 1. Jahrhundert n. Chr. von einem Ostium oceani an Stelle der Gibraltarstraße. Lange erhält sich auch die Vorstellung einer Meerverbindung aus dem Mittelmeer zu dem schon von Herodot als Binnenmeer bezeichneten Kaspi-See — (der ja auch, ebenso wie das von Darius bis ans Donaumündungsgebiet erkundete pontische Küstengebiet den persischen Reichsgeographen so gut bekannt war, wie ihre südlichen Tummelplätze zwischen Indus und Nil). Erst der Hellenismus, noch nicht das Griechentum selbst wuchs mit dem Alexanderzug und dem Logbuch seines Flottenführers Nearchos in die selbstverständliche Raumweite und Indienkenntnis des persischen Großreiches und der Ägypter hinein. Noch Ktesias wurde wegen seiner wahrscheinlich wahrheitsgetreuen Schilderungen von überseeischen Zuständen (Indika) verlacht, die ihm als bevorzugten Leibarzt des Artaxerxes selbstverständlich bekannt sein konnten.



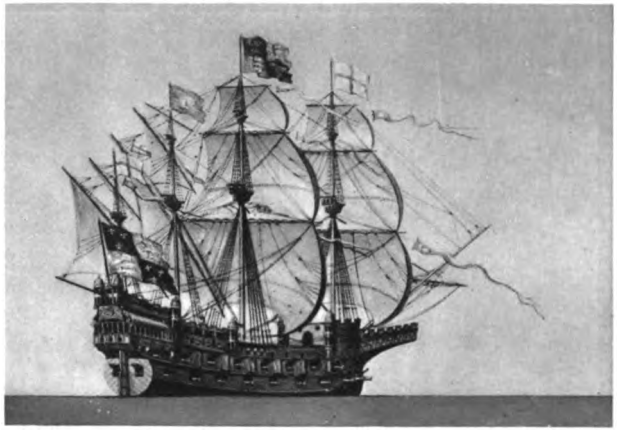
Nr. 15 Die Ökumene Herodots

Mit der Zerstörung Karthagos ist sicher viel von der westatlantischen Seekunde der Punier verlorengegangen, während nach Südosten über das Mittelmeer hinaus mit dem Herübergleiten der Rolle von Korinth, Athen und selbst Rhodos als leitende Emporien nach Alexandrien die hellenistische Spürfreude auch zur See neuen Auftrieb bekam, und vor allem nicht jenes furchtbare beständige Abreißen der handelspolitischen Überlieferung drohte,

Digitized by Google

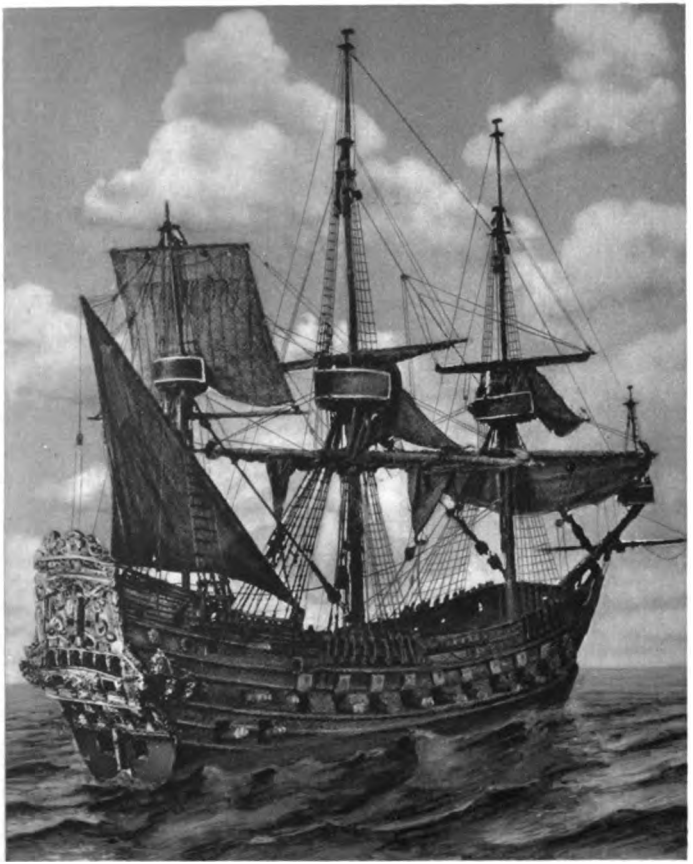
Nr. 39 Die „Santa Maria“ des Kolumbus 1492

Nr. 38 Hanse-Kogge zu Beginn des 16. Jahrhunderts



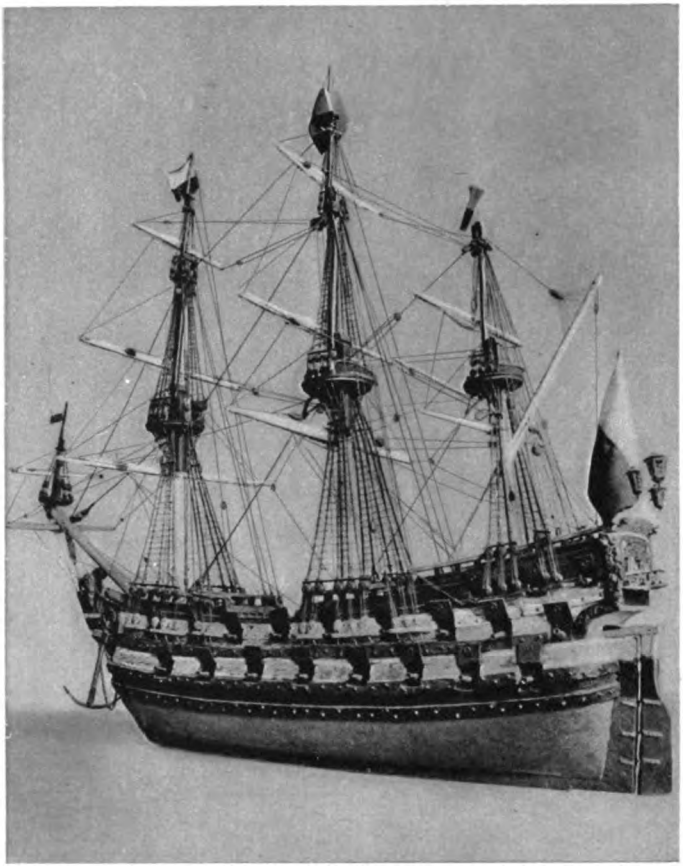
Nr. 40 Der „Great Harry“, ein englisches Großkampfschiff aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Bestückung: 80 Geschütze

Digitized by Google



Nr. 42 Kriegsschiff des holländischen Ostindiengeschwaders um 1650

Das Verschwinden der Bug- und Heckaufbauten
zeigt auch hier das Streben nach größerer Schnelligkeit



Nr. 41 Das Baumodell einer Lübischen Fleute um 1650

Die schnittigen Formen des Schiffskörpers zeigen,
daß das Fahrzeug als Schnellsegler gedacht ist

Digitized by Google

wie sie das westliche Mittelmeer immer wieder durch viel weitergehende kriegerische Erschütterungen und Machtzerstörungen erfuhr. Während der Hellenismus das Wechselspiel der Monsune im Indischen Ozean entdeckte und beschrieb (Periplus), den Chinesen in Ceylon und Sokotra, wie Sansibar begegnete, und die Grundlage zum ptolemäischen Weltbild schuf, führte erst Cäsar (B. G. 3, 7; 4, 10) sein Weitblick in atlantische Gewässer (Kanal), in die Nordsee hinaus. Überhaupt hat das Römertum sichtlich weniger wagemutig thalassische Bahnen ins Unbekannte verfolgt, als die von ihm politisch gebundenen Seevölker des Mittelmeeres, deren Wandlungen im einzelnen Herre als Historiker und Philippson als Geograph so eingehend beleuchtet haben, daß hier nur der ozeanische Zusammenhang berührt zu werden braucht.

Auch die Gesandten des Kaisers Antun nach Süd-China, wie die Gewährsleute des Ptolemäus über den Seeweg am grünen Inselgruppenstrande (Manila) vorbei nach Kattigara-Hangchau scheinen helleniserte Syrer gewesen zu sein.

Verhältnismäßig spät und anfangs mit der natürlichen Abneigung des Bauernvolkes gegen das flüssige Element, wagte das römische Volksheer den Schritt auf das Meer hinaus; Rom fand in seiner mittelmeerischen Umwelt die Handelswege und Besitzrechte der Emporien bereits in festen Händen, denen sie wieder entwunden werden mußten. Deren Organisation erfuhr zunächst durch das Hinzutreten der Römer zweifellos eher einen Rückschlag, z. B. gegenüber dem ziemlich hoch entwickelten Kaufmannsrecht Athens oder der weitgespannten See-Erkundung der Punier, die schon 510 das Westhorn Afrikas umfuhren, oder der Fahrt des Pytheas aus Massilia-Marseille, der in demselben Jahrhundert West- und Nord-Europa umfuhr und die Mündung des Tanais-Don beschrieb (ta peri okeanu; ges periodes; periplus), wo die Römer zum erstenmal (311 v. Chr.) eine Marinebehörde (duumviri navales) ernannten.

Wenn man später aus ihren Schriftstellern ein Bild davon gewinnt, wie sie sich (im Gegensatz zu wirklichen Seefahrern und Seevölkern) vor einer Seeschlacht (pugna navalis) anstellten, um auch auf dem nassen Element möglichst bald zu einer verlässigen Landkampffläche durch Enterhaken und -brücken zu gelangen, die Segel, mit denen der Seegewohnte möglichst lang zu manöverieren sucht, ausschalteten, bestenfalls mit eigenen Sicheln die Taue abzuschneiden suchten, wie hilflos sie seegewandten Piraten gegenüber immer in ihrer Geschichte gewesen sind: dann erst wird uns klar, wie unvollkommen die pax romana im Mittelmeer zur See immer gewesen sein muß und wieviel mehr die römische Herrschaft im ganzen Mittelmeergebiet auf der Beherrschung der Küstenstraßen, auf den Mitteln der Landorganisation ruhte und im Grunde im Litoralen steckengeblieben war.

Digitized by Google

Als sie vor den Sturzwellen der ebenfalls erst von Flußmündungen, vom Litoralen aufs Meer hinausstrebenden Germanenstämme zusammensank, da spielte sich eine Wechselwirkung ab, die immer wiederkehrt, und die den schwerfälligeren Chinesen vor dem flinkeren Malaien, die Armada vor den britischen Küstenwächtern, neuerdings den Panzerkoloß vor dem 10000-Tonnen-Kreuzer und Flieger ins Hintertreffen geraten ließ: das Ringen zwischen schwerfälliger Wucht, die alles sichern will, und wendiger, wenn auch gefährdeter Angriffsleistung.

Ehe aber zwischen 237 n. Chr. (erste Franken-Einbrüche zu Schiff) und 429 n. Chr. (dem Zusammenbruch der antiken Seerechts-Sicherheit im Mittelmeer) eine jener nicht vereinzelten Katastrophen für den von einem Großreich kontrollierten Freimeer-Gedanken in weiten Seeräumen eintrat — (auch Salamis war schon eine solche gewesen!) —, die zum erstenmal ein meerumspannendes Weltreich betraf, hatte sich in dessen Bereich von 31 v. Chr. bis zu den ersten germanischen Stammeinbrüchen in das Mittelmeer wenigstens im römischen Reichsmeere der Gedanke des freien Meeres durchgesetzt. Er wirkte, wenn auch häufig durch Seeräuberei gefährdet, auch längs der sich immer mehr ozeanisch streckenden Monsunsegelwege des nördlichen Indischen Ozeans bis zu den Südhäfen des chinesischen Reiches als wohltätiger Schutz.

Erst im 7. Jahrhundert n. Chr. wich das bis dahin im Indusland als Handels- und Verkehrssprache verstandene, freilich verderbte Griechisch dem Arabischen, gleichzeitig mit der Konsolidierung eines abendländischen, fränkischen und eines morgenländischen orientalischen, arabischen Reiches, die — durch den Rest des oströmischen getrennt — in ihrer vorwaltenden weltanschaulichen Feindseligkeit einen Freimeer-Gedanken nicht mehr hochkommen ließen. Nie mehr — seit dieser Entgliederung des darin verwirklichten meerumspannenden Reiches — hat das Mittelmeer aufgehört, Kampfplatz streitender Seeinteressen zu sein; der freie Hochseeverkehr wandte sich anderen Seeräumen zu. Die zuletzt unerträglich gewordene Unterbindung der Land- und Seewege von den östlichen Mittelmeerufern und Erzeugerländern zu den europäischen Verteilungsstätten (namentlich in dem bei der monotonen Rauchfleischernährung Nordwesteuropas zum Lebensbedürfnis gewordenen Gewürzhandel) — wurde an der Wende des 15. Jahrhunderts Anlaß zum Aufreißen ganz neuer überseeischer Verbindungen, zum fast gleichzeitigen Erschließen der atlantischen und indozeanischen Weiten, zu westeuropäischen Machtschöpfungen am amerikanischen und australasiatischen Mittelmeer und zur ersten Überspannung des Pazifischen Ozeans. Diesem neuen Südmeer gegenüber versuchte von 1513 bis zum Eindringen der Nordgermanen zunächst das spanische Weltreich den Gedanken des mare clausum aufrechtzuerhalten, der für den gleichen arabischen Anspruch im Indischen Ozean durch

Digitized by Google

Nr. 16 Das Weltreich der Römer

Digitized by Google

die Portugiesen zerbrochen worden war. Beide iberische Imperialismen stießen notwendig aufeinander.

Der Zusammenstoß erfolgte ebenso notwendig am Berührungsraum der beiden mare clausum-Ansprüche, in dem beide Ozeane verbindenden australasiatischen Mittelmeer. Außerstande, mit den Mitteln der Schiffahrt ihrer Zeit einen so weiträumigen Anspruch wirksam (effektiv) aufrechtzuerhalten, wandten sich beide an den einzigen übernationalen Schiedsrichter, dem sie — freilich bei beschränkter weltlicher Machtgeltung — die Fähigkeit zum Setzen eines Rechtsbodens zutrauten, den Papst. Auf ganz unsicherer geographischer Unterlage versuchte die Kurie, dem Wunsche zu entsprechen; sie erreichte damit tatsächlich die heute noch im wesentlichen gültige Scheidung zwischen portugiesischer und spanischer Sprache in dem noch bei Portugal und Spanien gebliebenen Kolonialbesitz und den weit größeren, unabhängig gewordenen, aber von ihrer Kultur noch leitend bestimmten Landschaften Brasiliens und des spanischen Süd- und Mittel-Amerika. Dieses wurde freilich von der Wende des 18. zum 19. Jahrhundert an erheblich eingeschränkt und zurückgedrückt durch das Vordringen der Nordgermanen in Nordamerika, die endlich 1898 eine vorherrschende Geltung am Pazifischen Ozean wie am amerikanischen Mittelmeer erlangten.

Gegen den mare clausum-Anspruch der Iberer und seine Sanktion durch den Papst erhob sich der Geltungswille der in Gegensatz zu den Vorkämpfern der katholischen Kirche getretenen nordwest-europäischen Seestaaten, der Niederlande, vornehmlich in den Meeresteilen des Gewürzhandels, und Englands. Die Briten suchten zunächst einen Weg vorbei an den Handelsmonopolträgern (NW-Durchfahrt), durchbrachen dann aber, zuerst in Kaper- und Seeräuber-Zügen, dann mit offener Seegewalt, diesen iberischen Anspruch, wenn England sich auch seinen Erfolg in gewaltigen, welterschütternden Kämpfen mit Frankreich von 1627 (Ré) über die erste Entscheidung bei La Hogue 1692 hinweg in Indien und in Kanada (1763) erst sichern mußte.

Aus diesem nordwesteuropäischen Aufstand gegen einen weltversperrenden romanischen ozeanischen mare clausum-Gedanken entstand die zweite große Frei-Meer-Bewegung, der Hugo Grotius die Stimme lieh. Aber sie floß, wie nicht vergessen werden darf, aus einer Verteidigung des Freibeuterechts der bei der Weltverteilung zu spät Gekommenen, wobei sich bald nur ein Übergang der kontrollierenden Seemacht in andere Hände entschleiern sollte. Tatsächlich zerbrach der bescheidene Rechtsboden zur See auch nach jenem Freimeerappell aus den Niederlanden noch mit jedem Seekriege.

Der Seesieg der britischen Flotte unter Nelson über die vereinigte französisch-spanische unter Villeneuve bei Trafalgar 1805 und die damit zur rein passiven Abwehr verdammten und als zunächst ohnmächtig erkannten Pläne

Digitized by Google

der Napoleonischen Kontinentalsperre (obwohl sie den Zusammenbruch der Blüte des westindischen Kolonial-Zuckerreiches durch die Pflege des Rübenzuckers indirekt herbeiführte) brachten eine neue Wendung. Sie erwiesen in höchster Steigerung ihrer Folgen die Möglichkeit dauernder vorteilhafter Vermittlung des Welthandels durch das als meerbeherrschend aus den napoleonischen Wirren hervorgegangene Britenreich, so bei Cannings Anerkennung der spanisch-amerikanischen Unabhängigkeit, in der Proklamierung des Freimeer-Gedankens unter britischem Flaggenschutz. Großbritannien befestigte seine Stellung – nach anfänglicher vorteilhafter Benutzung des Übels – als Vorkämpfer gegen den Sklavenhandel.

Das Festhalten von Gewaltrechten gegenüber jeder aufkommenden anderen Seemacht durch Ablehnung einer internationalen Ausgestaltung und Kontrolle des Beute- und Blockaderechtes ermöglichte die Lahmlegung aller keimenden Konkurrenz, auch die Überwindung von Krisen gegenüber dem erstarkenden transozeanischen Tochterstaatenbund, dem Anlauf des zweiten französischen Kaiserreichs beim Übergang zum Eisen- und Panzerbau und der Zurückschneidung Rußlands im nordpazifischen Ozean und zuletzt die Vernichtung der deutschen Seegeltung durch eine Weltkoalition. Aber diese Leistung ging über die Kraft des alternden, sich innerhalb dabei zugunsten seiner transozeanischen Bestandteile (Dominien) entgliedernden, ersten weltmeerumspannenden Reiches. Der Kraftaufwand dabei ermöglichte zwei überseeischen Mächten, US.-Amerika und Japan, ihre Seemacht so zu verstärken, daß die Vorkriegs-Zahlenüberlegenheit nicht mehr aufrechterhalten werden konnte. So entstand, mit dem Ziele stärkerer Ausgestaltung internationalen Seerechts und des Freimeer-Gedankens auch gegen die zur See Starken, ein Gleichgewichts-Verhältnis, das zum erstenmal 1922 in der Konferenz zu Washington in heftig umstrittenen Zahlen niedergelegt wurde. Dabei ist freilich die Überlegenheit der beiden, etwa vereinigten angelsächsischen Mächte, aber nicht mehr einer allein, erhalten geblieben. Gleichzeitig entstand der Beginn einer ähnlichen Krise, wie sie zweimal im Mittelmeer, zur Armadazeit in der Nordsee, Wandlungen und weitgehende Machtverlagerungen auch für die Freiheit auf den Meeren angezeigt hatten.

Solche Wandlungen sind unzertrennlich von Veränderungen im Raumwert, im Welthandels- und Weltverkehrs-Anteil von Seeräumen. Sie werden meist durch Hervortreten bis dahin im Schatten gelegener Meeresgebiete angezeigt. Das Übergreifen der frühesten Küstenfahrt vom nördlichen Randmeergebiet des Indischen Ozeans auf das östliche Mittelmeer; das Hereinziehen von Schwarzem Meer und Propontis; die Ausdehnung des östlichen Mittelmeerlebens in das westliche Becken hinein, dann durch Küstenfahrt bis Guinea einerseits, bis zum Baltikum und in die nordischen Gewässer andererseits; die

Digitized by Google

fast gleichzeitige Früherschließung des Atlantischen, Indischen und Pazifischen Ozeans, mit zunächst vorbetonter Geltung des atlantischen Bereichs; das Heraufdämmern des pazifischen Zeitalters: sie alle sind Symptome, bei denen die geographische von der geschichtlichen Wertung nicht zu scheiden ist. Wenn man es dennoch versucht, tut man organischem Werden Gewalt an und verblendet die Völker, die den Blick von großen Entwicklungen, die ihnen unheimlich sind und Sorgen bedeuten, ablenken wollen.

Das anwachsende Verdichten der Verkehrsbänder durch das viel intensiver als das atlantische, mit jedem Meerbereich von ihnen unter sich zusammenhängende indopazifische Meergebiet, die ruckweisen Lockerungen der so überlegen dicht scheinenden atlantischen Verkehrsbänder durch die gegenwärtigen Wirtschaftskatastrophen und Krisen, dies alles gehört aber zu diesen warnenden Symptomen, wie sie bei der Verlagerung der mediterranen Wege, bei Beginn der atlantischen Entwicklung das Verdorren und Einschrumpfen von Venedig, der oberdeutschen Reichsstädte vorauskündeten.

Wir werden in späteren Einzelbetrachtungen erkennen, daß ja erst von der Mitte des 19. Jahrhunderts an der pazifische Raum wirklich für Massengüter überbrückbar geworden ist, was in unerhört raschen Tonnagesprüngen vor sich ging; wir erinnern uns, daß dem Panama-Kanal, zu dem heute ein Parallelweg durch Nicaragua vor der Verwirklichung steht, dauerndes Notleiden vorausgesagt wurde, genau wie der indischen Kompagnie, deren gewaltiges Aufbauwerk erst seit 1917 — also nach fast dreihundertjähriger Dauer — dem Wandel alles Irdischen unterliegt.

Mit welchem Recht aber verschließt sich ein west- und mittel-europäischer, obtrusiver, auf viel zu schmalem Grunde übertürmter und übervölkerter Wirtschaftsbau — angesichts so vieler von ihm erlebter, jäher und chronischer Umwertungen von Landräumen —, selbst auf einer solchen Lagenwertveränderung des nordatlantischen Raumes und seiner Randmeere vor knapp vier Jahrhunderten gegründet, vor der peinlichen Möglichkeit einer ähnlichen Verlagerung in indopazifischer Richtung in unseren Tagen?

Gewisse große Gesetze scheinen freilich mit dauernder Wirksamkeit dabei auch für das Hereintreten neuer Meeresräume mit bevorzugter Geltung verfolgbar zu sein. Sie lassen vor allem einen Wandel zugunsten immer größerer und weiterer Räume, zum Schaden der engen und kleinräumigen erkennen. Aber das ist ein schlechter Trost für alle, die sich auf solche stützen müssen, die in stillen, von den großen Zukunftsbahnen abgeschlossenen Winkeln liegen, die nur auf Umwegen, an vielen fremden Kontrollstellen vorbei, das freie Meer zu erreichen vermögen, die durch böses Spiel der Großräumigen in empfindlichen Nachteil gesetzt werden können und wenig Spielraum zu Gegengaben haben, mit denen sie größere Wegfreiheit auf dem gemeinsamem Gut aller

Digitized by Google

eintauschen könnten, das in Wahrheit auch heute noch unendlich vielen, wenn auch vorsichtiger verborgenen Beschränkungen unterliegt.

So zeigt eine Verfolgung des Freimeer-Gedankens in Freskomanier durch die Weltgeschichte, genau wie der vorangehende durch Völkerrecht und Erdkunde, ein vielfach getrübtes Bild, die immer wieder durch neue Einschränkungen gefährdete Lage dessen, der seinen Atemraum gegenüber dem Freien Meer nicht zu wahren verstand. Wohl ist der nackte, brutale Vorrechts-Anspruch auf Bindung von Meeresteilen an die Macht einzelner Anlieger oder gar Raumfremder (wie wir im folgenden sehen werden) unter dem Druck der öffentlichen Meinung der Welt im Laufe des 19. Jahrhunderts zögernd, zuletzt von Russen und Nordamerikanern (Beringsmeer) aufgegeben worden; aber in verschleierter Form (Briten im Persergolf, Russen in nordostasiatischen Fischereien, Monroedoktrin im amerikanischen Mittelmeer, Küstenfahrt-Vorrechte) wird er heute noch aufrechterhalten, so sehr der Freimeergedanke die Weltüberzeugung für sich hat, soweit sie die zukunftweisenden Geister aller Nationen zu gestalten vermögen.

Digitized by Google

VI

Meeresbindungen und beherrschte Gewässer

Sucht man im Ablauf geschichtlicher Bewegung nach anthropogeographischen Sinnbildern für eindrucksvolle (suggestive) Bindungen von Meeren an menschliche Machtformen, so wird man kaum ein festeres in Sinnen und Volksseele Haftendes finden, als den Vermählungs-Spruch Venedigs mit der Adria: „Desponsamus te, mare, in signum veri perpetui que dominii!" „Wir vermählen Dich, Meer, zum Zeichen wahrhaftiger und ewigwährender Herrenschaft!" — Der Doge Venedigs sprach sie, am Bug des Bucentoro, des Staatsschiffes der meerbeherrschenden Republik stehend, das eigens, von einer glänzenden Flotte begleitet, in die Adria hinausfuhr, damit der Goldring bei dieser Zeremonie ins Meer versenkt würde: ein Hochzeitsreif, der ein Schelfmeer[1]) von immerhin 130655 qkm, nur vom Gegengewicht des von Venedig beherrschten Festlandes, der „Terra Firma" (24500 qkm) ausgewogen, an eine Lagunen-Inselfläche von nur etwa 7,5 qkm bindend ketten sollte! — In dieser Vorstellung liegt ein Raum-Bindungsgedanke, wie die politische Erdkunde wenig anspruchsvollere kennt, außer etwa den von Rom. Er ist als Präzedenzfall wohl der verständnisvollen Beachtung wert, die die Seemacht-Beispiele Venedigs in dem britischen „Oceana"-Reich fanden, in denen so lange gesungen wurde: „Britannia rule the waves." Wir kennen noch andere suggestive Besitzergreifungshandlungen an Meeren[2]): Balboas und seines Fahnenträgers Hineinschreiten in den von ihm „Mar del Sur" getauften Pazifischen Ozean am St. Michaelstage 1513, womit er den Alleinherrschaftsanspruch an den größten Ozean der Erde auf immerhin etwa 70 Jahre für die Krone von Kastilien begründete; oder die zwei berühmten Schlachtsignale von Nelson (1805) und Togo (1905).

„England erwartet, daß Jeder seine Pflicht tut!" Damit leitete Nelson die dritte und letzte der drei großen, auf fremdem Küstenschelf geschlagenen siegreichen Seeschlachten ein, die durch die Reihe Abukir (1. und 2. Juli 1798),

[1]) Schelf, Küstensockel.

[2]) Die Verbrennung der tyrischen Flotte durch Alexander und der karthagischen durch die Römer; den Speerwurf eines deutschen Kaisers in den Ottensund; die von Florenz geraubten Ketten des Hafens von Pisa.

Digitized by Google

Nr. 43 Die erste Brandenburgische Kriegsflotte

Digitized by Google

Nr. 44 Bugverzierung eines Wikingerbootes

Nr. 45 Gallionswappen
der hanſiſchen Nowgorodfahrer

Nr. 46 Gallionswappen
der hanſiſchen Bergenfahrer

Digitized by Google

Kopenhagen (2. Mai 1801) und Trafalgar (21. Oktober 1805) eine mehr als hundert Jahre unbestrittene Seeherrschaft Englands heraufführten. Sie währte, bis eine andere Seeschlacht auf einer gleichfalls durch berühmte Vorgänge (Dannoura, Mongolenabwehrschlachten) namhaften Seeschwelle: Shimonoseki–Tsushima–Korea, vor einer Schlüssellage im Heimatschelf des Siegers, mit dem Signal: „Das Schicksal des Reiches hängt am Ausgang dieser Schlacht!" erkennen ließ, daß ein Randmeer oder Binnenmeer (Nihonkai) von diesem Tag an für die Flotten der weißen Rasse jedem Herrschaftsanspruch verschlossen bleiben würde.

Dann zeigte eine andere Seeschlacht vor den dänischen Küstengewässern (Skagerrak-Jütland), daß die bisherigen Beherrscher der nur fragwürdig „freien, hohen und offenen" Meere nicht mehr imstande waren, sich so, wie jene Signale es kundgaben, für ihren Anspruch einzusetzen. Es ist überhaupt bezeichnend, wie viele entscheidende Kämpfe um den Anspruch auf Vorherrschaft in Meeren typische Territorial-Gewässerschlachten sind, von denen Abukir, Kopenhagen, Trafalgar, Skagerrak-Jütland, wie auch Coronel auf fremdem Schelf geschlagen werden, Tsushima wie Lissa und Falklands-Inseln auf dem Heimatschelf des Siegers vor Schlüssellagen, Santiago de Cuba und Manila-Korregidor, wie Port Arthur im Schelfmeer der Besiegten.

Geschichte und erdkundliche Formenlehre gestatten uns, den Typ der rein ozeanischen Waffenentscheidung über Seeherrschaft von dem der Schelf-Seeschlacht scharf zu unterscheiden; und nur die Hochseetreffen können als rein ozeanische, ausschließlich meerbestimmte Entscheidungen angesehen werden. Schon solche, wie die Schlacht an den Ägatischen Inseln (wo in Wahrheit die Entscheidung zwischen Rom und Karthago fiel), oder Jütland-Skagerrak, wo Küstenformen und Befestigung der Deutschen Bucht einerseits und Rückzugsbeklemmungen der am Nordeingang der Nordsee thesaurierten Britenflotte andererseits stark mit in die Waagschalen der Führerentschlüsse fielen, stehen auf der Grenze, obwohl der Hochseeschlacht näher als dem Schelf-Treffen.

Eine Reihe der folgenschwersten Entscheidungen zur See, wie Salamis, Aktium, Malakka, Sluys, viele Gefechte der Armada, La Hogue, Abukir, Trafalgar, Lissa, Port Arthur, Tsushima, sind ausgesprochene Schelf-Entscheidungen, das heißt solche, bei denen der Küstenschelf, die Landformen, Landoperationen, feste Küstenpunkte Form und Ausgang des Flottenringens beeinflußten. Die Schwierigkeit, mit der einer geläufigen Reihe von weltbekannten geschichtlichen Namen nur wenige andere absolute Hochsee-Entscheidungen gegenübergestellt werden können, zeigt, wie selten rein meerbestimmte, geschichtliche Entscheidungen überhaupt sind, wie selten Seemachtprobleme von Küsten- und Festland-Zusammenhängen losgelöst werden können, wie etwa bei der Seeschlacht an den Arginusen, wo den Führern in Athen so

Digitized by Google

schlecht gedankt wurde, oder auf der Höhe von Coronel, wo der anfängliche Erfolg selbst das schließlich vernichtende Zusammenballen weit überlegener Kräfte an den Falklands-Inseln herbeiführte. Je mehr aber der Küstenschelf, das meerüberflutete Übergangsgebiet zwischen politisch beherrschter Küste und formalpolitisch freier Tiefsee, an völkerrechtlicher Bedeutung gewinnt, um so notwendiger ist eine klare Scheidung der mit seiner Eigenart verbundenen Friedens- und Kriegs-Handlungen von den vorwiegend von der Küste selbst und ihrem Hinterland, und den vorwiegend von der freien Hochsee bestimmten geschichtlichen Vorgängen. Trafalgar zeigt einen Fall, bei dem der eine Gegner, die Flotte Nelsons, in seinen Motiven wenigstens, frei von der Schelfbeeinflussung war — denn sie hatte zuvor die Franzosen über den Atlantik hinweg gesucht —, wo sie aber dann, bei der Verfolgung, stark unter den Bann der Küste geriet, während die französisch-spanische Flotte Villeneuves im Zwang landbestimmter Instruktionen fuhr.

Erforscht man unter dem Schein von so viel blendender Gewalt einerseits das vertraute Gesetz, andererseits den geltenden heutigen Völkerrechtsbegriff für alle durch Recht und Naturgesetz — [nicht durch Gewalt, Macht oder Furcht vor ihnen (V und X)] — gebundenen Gewässer, so findet man als versöhnende Leitlinie die Verkehrsfürsorgepflicht! In ihrer bald freudigen, bald widerwilligen Anerkennung durch die meerbeherrschenden Völker lassen sich Linien völkerrechtlicher Entwicklung, der Anwendung gemeingültiger Kategorien der allgemeinen Erdkunde, wie verkehrsfreundlicher und verkehrsfeindlicher Küsten, Steil- und Flachküsten, mit länderkundlich zu untersuchenden Ausbildungsformen des Küstenschutzes, des Beleuchtungswesens, der Seezeichen in einzelnen Meeren und Meeresteilen zusammenführen. Sie scheinen in eine von Sir Thomas Barclay geschickt gefundene Formulierung zusammenzulaufen, wenn er am Ende seiner Schilderung des Streites zwischen den Anbetern des Standpunktes: res nullius (Niemands Sache) gegen den Standpunkt: res communis (gemeine Sache), die „Territorial waters as submerged territory", als überflutetes Territorium der anliegenden Küstenmacht, anerkennt! Wo aber bleibt dann die randständige Insel als Stützpunkt, das Inventarstück britischer Überseepolitik in Perim, Bahrein, Singapore, Hongkong, wo die geniale Räuberpolitik Nelsons, wie sie in seiner Biographie von Southey, von Clarke und Mc. Arthur, am deutlichsten in seinen eigenen Depeschen und Briefen zum Ausdruck kommt, am grellsten in seinem Handeln vor Kopenhagen, aber auch in Lord Fishers Standpunkt gegenüber der deutschen Seegeltung?

Denn von Sir Thomas Barclays Formulierung ist nur noch ein Schritt zur Anerkennung des naturwissenschaftlich durchaus vertretbaren Küstenschelf-Eigentums der Anlieger, statt der immer noch spukenden Kanone als Meß-

Digitized by Google

werkzeug, der Kanonenschußweite als Maßstab und Rechtsgrundlage! Diese Anerkennung hätte aber eine ungeheure Tragweite, die wir uns an der Anwendung von Begriffen der allgemeinen Geographie auf die Begriffe der Küstengewässer und ihre in der Natur des Schelfs liegende Bindung, wie an landeskundlich entwickelten Fragen einzelner Meere und Meeresteile klarmachen können. In vielen Fällen spielt die alte Gewaltkategorie der Kanonenschußweite, eine höchst veränderliche Größe — heute bei beiderseitiger Anwendung auf eine Meeresstraße z. B. über 250 km erreichend —, noch mit herein; so in den Fragen des Beidrehens, des Grundruhe-Rechtes, der sogenannten friedlichen Blockade und des Flaggenzeigens, der neutralen Gewässer, außerhalb deren richtige Zweikämpfe ausgefochten wurden (Meteor-Bouvet). Vertragsabmessungen, wie die 1763 erstmals auftauchende Dreimeilen-Grenze ($5^1/_2$ km), suchen die Brutalität des scharfen Schusses zu ersetzen; aber bald machen sich natürliche Schelfeigenschaften in den Ansprüchen auf eine Ausdehnung der Küstengewässer auf 4 Meilen (Spanien, Skandinavien), ja auf 5, 6—12 (Sowjet-Union am Nord-Pazifik) geltend. Bei der Abscheidung von Baien und Buchten wird eine Zehn-Meilen-Linie, eine Fünfzehn-Meilen-Linie anerkannt. Die einzelnen sich herausbildenden Rechtsbegriffe des Binnenmeers, des Küstenmeers, der Küstengewässer, der als solche anerkannten Baien und Buchten wie Meeresstraßen spielen eine um so größere Rolle, als die berüchtigte Völkerbunds-Blockade (§ 16!) Gewaltvorgänge zu verewigen scheint; denn sie gaben der ungeheuren Versuchung freien Raum, die im Besitz der großen Marine und Küstengeschütze als Polizeistöcke des Friedens — „police batons of peace" — lag, deren einprägsamste Zeichnung von dem Friedensapostel Stead stammt.

Extreme Fälle, wie das von den Russen z. B. in der Kiautschau-Frage zur Geltung angemeldete Recht der ersten Ankerwürfe, oder das höchst strittige Besitzrecht an zugefrorenen Meeresteilen (Strupps Handb. II, S. 35!), machten das an sich schon verwickelte Bild noch unübersichtlicher. War es schon kaum möglich, zu Ordnungen zu gelangen, wenn man die weltumspannenden Erscheinungen nach Arten zu ordnen versuchte, so schienen sich die örtlich zu betrachtenden Lokalfälle unabsehbar zu drängen. Neben historischen Begriffen, wie den englischen „Narrow Seas", der japanischen „Inlandsee", den Sonderbedingungen des englischen Kanals, der Seestraßen längs der nordfranzösischen Küste, der Meerengen schlechtweg (Dardanellen und Bosporus), dem „Dominium maris baltici" mit der Geschützsperre der Sundzölle und neueren von der Art der aus der russischen Nachfolge der US. erwachsenen Alaska- und Behring-See-Frage, standen die großen Fischerei-Streitigkeiten um Island und Neufundland, wie Sachalin, Kurilen und Alëuten, Kamtschatka; Rest-Imperialismen erhoben ihr Haupt, wie die Alandsfrage, Fragen vieler

Digitized by Google

Mittelmeergebiete tauchten wieder empor: neuaufgewärmt durch Italiens Dodekanes-Besitz und die Griechenaustreibung aus uraltem hellenischen Kolonialland. Jäh erwachter Anteil an arktischen Gebieten (Grönlandfrage, Spitzbergenfrage, Hudson-Bay, Wrangel-Insel) kam hinzu. Kabel-Länderrecht (Yap, Südsee, Palmyra-Atoll; Pratas-Insel) wurde geltend gemacht, ebenso natürliche Seestraßen-Betreuung (Magelhaens-Straße, Sunda-Straße, Formosa-Straße mit Ho-Ko-To-Gruppe, Tanger), Überwachung künstlicher Kanäle (Nord-Ostsee, Panama, Suez); Hintertreibung fremder Kanalentwürfe (Isthmus v. Kra, Nicaragua, Atrato). Streitigkeiten um Verkehrspflicht und Sperrecht an großen Strommündungen (Yangtse, Kongo) sorgten dafür, auch von örtlichen Varianten des Stromrechtes ausgehend die Fragen des Rechtes und der Pflichten an Küstengewässern aktuell zu erhalten. Die ungeheure Entwicklung des Weltverkehrs und die sprungartige Steigerung der Tonnage und Verdichtung der Verkehrsbänder bewirkte, daß auch verschiedene Typen der Verbindung vorbeherrschter und betreuter, unter Sonderrecht stehender Küstengewässer entstanden. Die Reihe führt von jenem ungeheuerlichen Anspruch, der auf Cromwells Navigationsakte fußend, die Fahrt Manila—Hawaii—Seattle—Panama—New York als amerikanische Küstenschiffahrt unter Ausnahmerecht stellte — also ein transozeanisches Spottbild des Begriffs Küstenschiffahrt schuf —, bis zum tatsächlichen, naturrechtlich schwer angreifbaren Standpunkt langgestreckter Küstenstaaten, der ein Viertel des Kontinentalschelfs ganzer Erdteile oder — wie das australische — ihren ganzen Umzug unter gesondertes Küstenrecht stellte. Darin findet sich der Abwehrstandpunkt im Grunde küstenfeindlicher Kontinentalstaaten (wie die Türkei, mit wichtigem Küstenzutritt), von örtlich konzentrierten, aber durch Seestraßen zerteilten Seeraum-Staaten (wie Japan oder Indonesien), die Philippinen, Chile und endlich Seereichen mit weitem, weltüber gespanntem Streulagenbesitz (wie das britische).

Bei so gewaltigen Interessengegensätzen ist für willkürliche Festsetzungen mit scheinbar unanfechtbarem Rechtsgrund Tür und Tor offen, die vor allem auf Benachteiligung des Kleinen und Neutralen mit schmalem Zutritt zum allgemeinen Gut hinzielt. Diese Kleinen schützen sich zunächst einmal durch sorgfältige Schelf-Forschung, nach dem Vorbild Nansens in Norwegen, unter Anwendung der Erfahrung: „Wissen ist Macht!" gegen fremden Einbruch in den eigenen Küstenanteil, also durch überlegene Kenntnis, die wir ja auch an den deutschen Küsten, in der deutschen Bucht in der Not des Weltkriegs bewährt fanden (U-Boot; Fahrwasser-Kenntnis!). So sehen wir auf Grund anerkannter, überlegener pfleglicher Behandlung eine Art Naturrecht der Küstengewässer im Entstehen, freilich erst im Entstehen; und seine Eigenart weist den im Küstenzutritt Benachteiligten auf möglichst hohe Leistungen bei

Digitized by Google

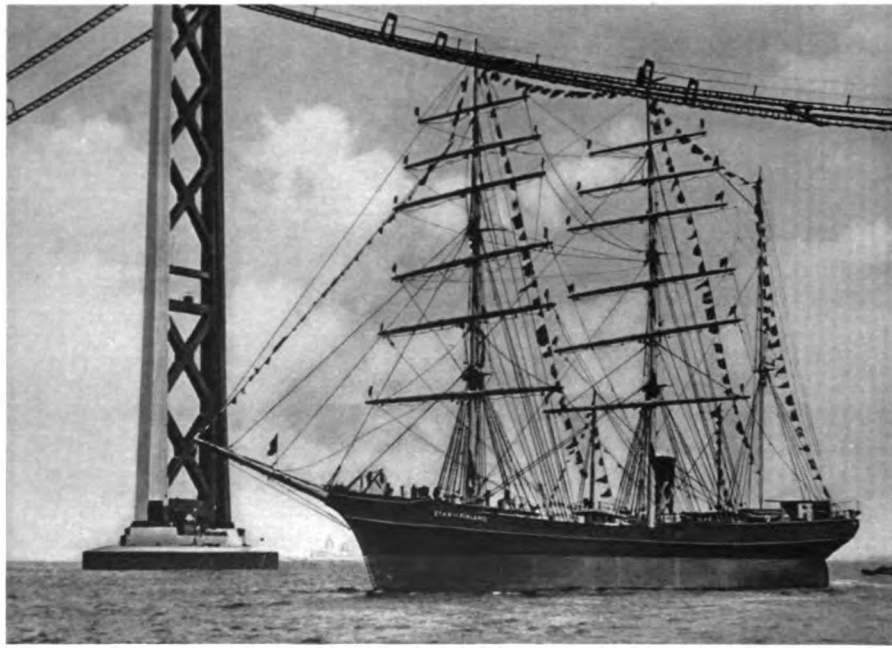
Nr. 47 Birmanesisches Petroleumboot

Das dicke, grünliche Öl wird direkt in das Boot gefüllt

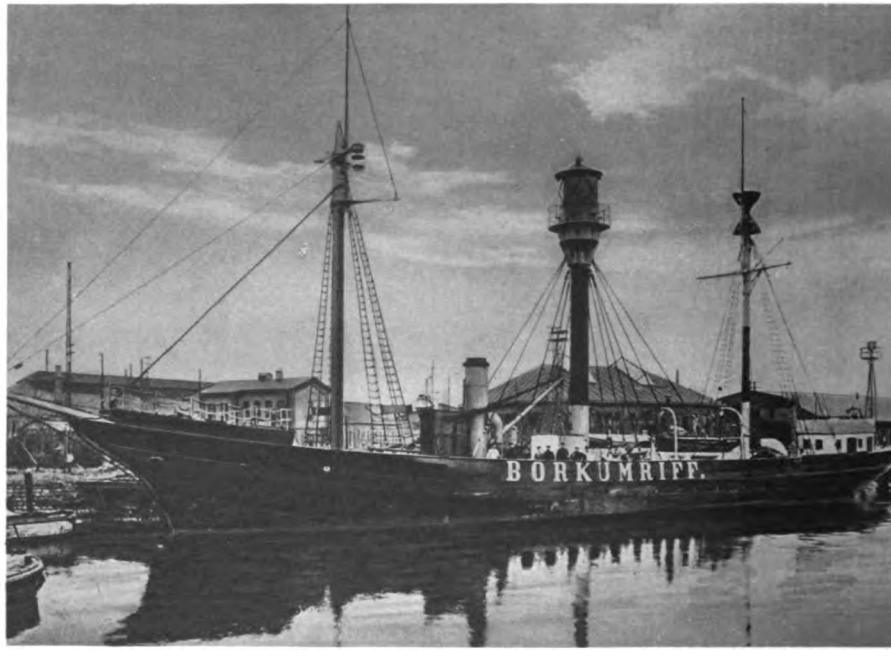
Nr. 48 Geraucht darf hier nicht werden!

Petroleum- und Benzin-Tankdampfer

Digitized by Google



Nr. 49 Der Segler, einst der Herrscher der Meere, ist heute zum Spezialschiff geworden. Der Getreidefrachter „Star of Finland"



Nr. 50 Das Feuerschiff „Borkumriff"

Besonders für seinen Zweck konstruiert, gehört das Feuerschiff zu einer der reinsten Ausbildungen des Spezialschiffes

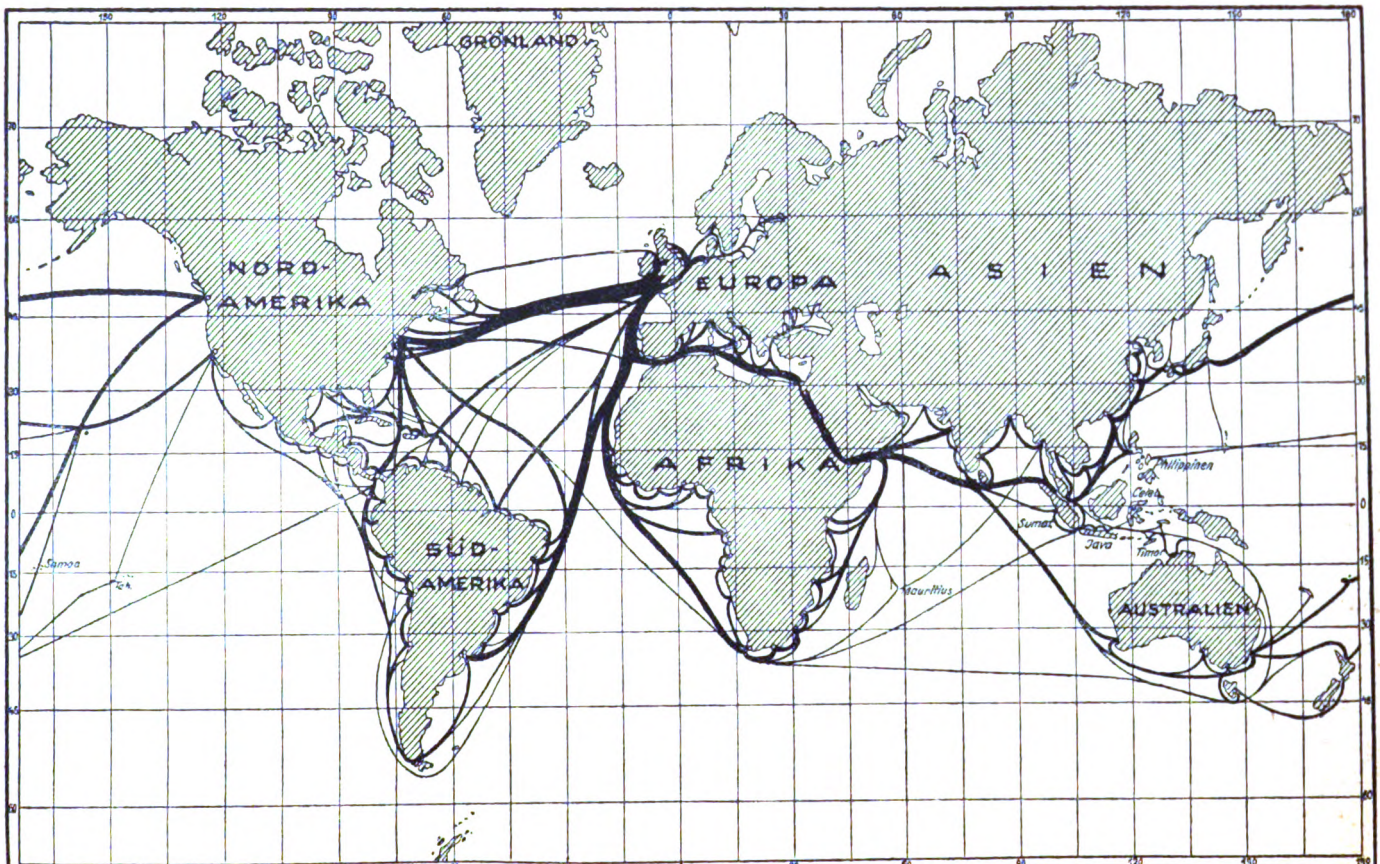
Digitized by Google

wissenschaftlicher Erweiterung des gemeinsamen Anteils am gemeinsamen Gut des freien Meeres auch durch seine Erforschung hin. In dieser Richtung war die Meteor-Expedition (Merz-Spies) zweifellos ein auch geopolitisch höchst verständnisvoller deutscher Schritt. Man unterscheidet dabei mit Vorteil, als klüger, ein Stützen auf naturgebildete Einteilungen, gegenüber rein künstlichen, etwa nach Graden abgestuften Besitzverteilungen. Auf der ersten Linie bewegten sich die an sich glücklichen Ostsee- und Nordsee-Abkommen vor dem Kriege, erste Ansätze zu einem wohl ausbildbaren Anlieger-Recht an Binnen- und Randmeeren, das ortsfremde Seemächte z. B. von der Ostsee fernhalten konnte. Auf ihr beruht Japans Dreiteilung seines Verhältnisses zu seinem Seeraum in Küstenfahrt, Nahfahrt und Fernfahrt, wobei die Nahfahrt den Nan-Yo, den ostasiatischen Südsee-Begriff, mit umschließt, der das australasiatische Mittelmeer noch in sich begreift, das außerhalb unseres überkommenen westlichen Südseebegriffs liegt. Damit ist allerdings ein latenter malaiomongolischer Machtgedanke dort enthüllt, gegen den sich, wie gegen den aufkeimenden indischen, wohl hauptsächlich der vorbeugende Ausbau von Singapore richtet. Naturfremde Einteilung, wie sie das neue Seereich Neu-Seelands mit seinen Gradgrenzen zeigt (Geopol. d. Paz. Ozeans, III. Aufl.), oder die hastige Aufteilung von Arktis und Antarktis aus raumverwahrenden Gründen — bei denen so kniffliche Fragen hineingearbeitet werden müssen, wie der Küstenzutritt in Alaska, die Wrangel-Insel, das Nordufer der Sowjets und das Samoa-Mandat — scheinen uns, dem ersten Weg gegenüber als geographische wie geschichtliche Rückfälle in die landeskundlich primitive Gradgrenze, als verkünstelte Gliederung.

Meerpolizei und ihr Verhältnis zur Biologie, die Notwendigkeit der Bekämpfung von Raubwirtschaft auch in der Hochsee-Fischerei, des Schutzes von Brutplätzen, der Schonungsbestimmungen für wandernde Seetiere, schaffen einen gerade durch Gradgrenzen besonders beengten weiteren Zusammenhang zwischen Ordnungsgewalt, pfleglichem Schutz von Seeräumen und natürlichen ozeanischen Einteilungen. Davon legen neuerdings etwa D. S. Jordans Beobachtungen über die Züge der Seehunde Zeugnis ab, aber auch die Notwendigkeit, die Tierwelt des Meeres gegen die Verunreinigung der Meeresoberfläche durch die Ölfeuerung zu schützen, und die Unterstützung der Ozeanflüge durch Wegweisung und Landungsmöglichkeiten.

Auch die dabei gemachten Erfahrungen unterstützen gegen jeden auf Gewalt und Willkür gebauten Anspruch das Recht, das nur aus „cultura maris", der pfleglichen, aber wirtschaftlich und politisch vorrechtlosen Behandlung eines gemeinsamen Gutes der Menschheit auch in den Küstenmeeren, den naturbegrenzten Meeresteilen erwächst. So bildet sich ein Vorzug der Pflicht vor dem Anspruch.

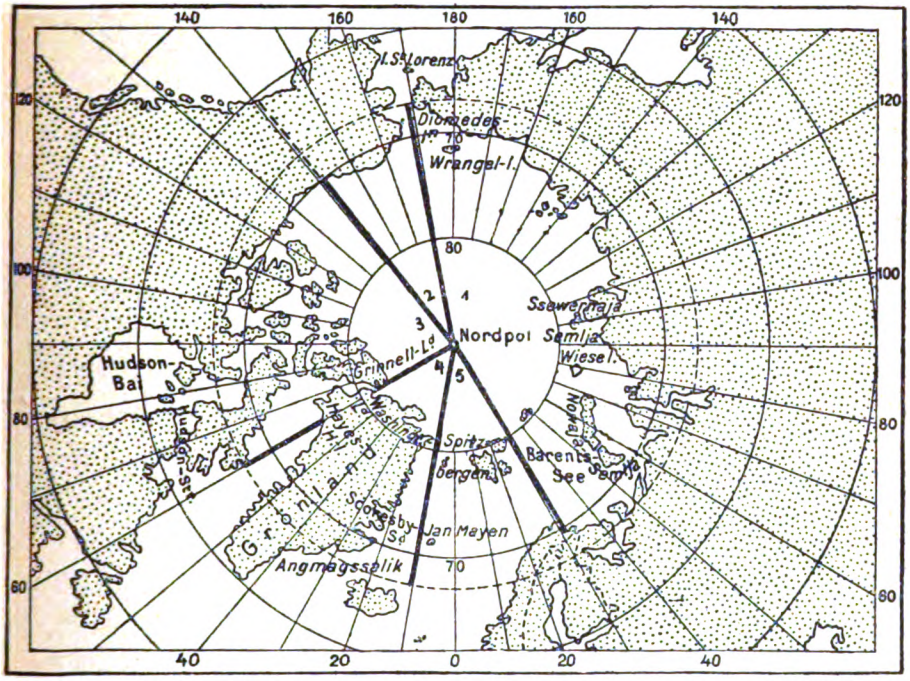
Digitized by Google



Nr. 17 Der Weltschiffsverkehr

Digitized by Google

„Offene Tür und gleiche Gelegenheit für alle" (open door and equal opportunity for all) ist der Schlachtruf, unter dem viel Ungerechtigkeit gegen Innereuropa verübt wurde, das sich auf die Feinheiten ozeanischer Kultur-, Macht- und Wirtschafts-Phraseologie zu wenig verstand. „Res communis", aller Menschen gemeinsames Gut zu fordern, ist es aber nun gerade auf Grund dieses Schlagwortes berechtigt; und so verficht es in seiner eigenen Sache in diesem Fall die allgemeine der Menschheit gegen Meeresbindungen gewalttätiger Luft- und Seemächte in jeder Form!



Nr. 18 Die Aufteilung der Arktis

1. Sowjetrußland, 2. Vereinigte Staaten, 3. Britisch-Nordamerika, 4. Dänemark, 5. Norwegen

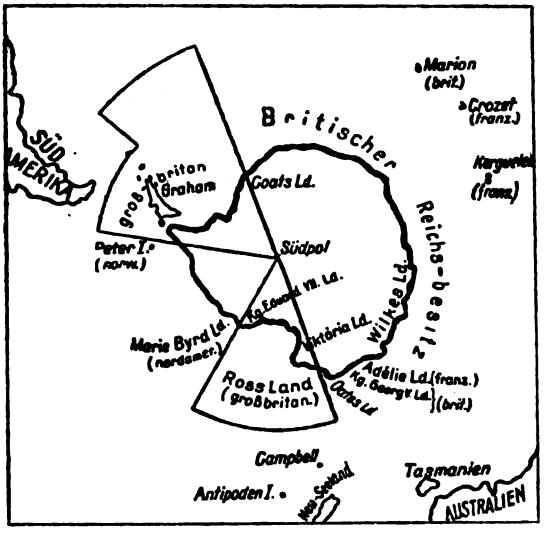
Das Aufeinander-Angewiesensein von Geschichte und Erdkunde tritt selten in abgeschlossenen Eindrücken so deutlich hervor, wie bei der Schilderung jener Meerlandschaften, die als Ausgangspunkte von Anläufen zur Bindung, zur einseitigen Beherrschung von Meeresteilen mißbraucht werden, vor allem zu einem frühzeitlichen, aber heute noch unausrottbarem Anreiz dazu, dem Seeraub.

Selbstverständlich wirken in naher Küstensicht vorgelagerte Inseln und Inselreihen oder aufragende Gegenufer am Sehkreis besonders verlockend; aber, wo sie fehlen, liegt oft genügender Antrieb in reichgegliederten Küsten, mit

Digitized by Google

auffällig wechselndem Strandprofil, wie sie Georg Wegener in seiner anschaulichen Schilderung solcher, von der Natur zum Schlupfwinkel von Seeräubern gleichsam vorbestimmter Küsten in Südchina lebendig werden läßt.

Drei von der Erdkunde unterschiedene Küstentypen sind es besonders, die sich immer wieder im Lauf der Geschichte zum Teil einen bösen Nachruf verdient haben: die sogenannte Riasküste mit ihrer starken Gliederung tief einspringender, vom Meer erfüllter ertrinkender Flußtäler, die unter dem Einfluß von Senkungsbewegungen entsteht, wie im Nordwesten der spanischen Halbinsel, in Dalmatien, an den berühmten Seeräuberstaat-Gestaden im innersten Winkel der Karaiben-See, aus denen später Britisch-Honduras entstand, an besonders durch Seeraub berüchtigten malaiischen und südchinesischen Ufern. Verwandt in ihrer anthropogeographischen und historischen Rolle, wenn auch durch ganz andere Ursachen, nämlich durch Eiseinwirkung entstanden, wirken Fjordküsten, wenn sie in früher, nordgermanischer Seegeltungszeit, vom schwedischen Gegenufer aus, Wikinger übers Meer senden, auch in die schleswigischen Förden hinein.

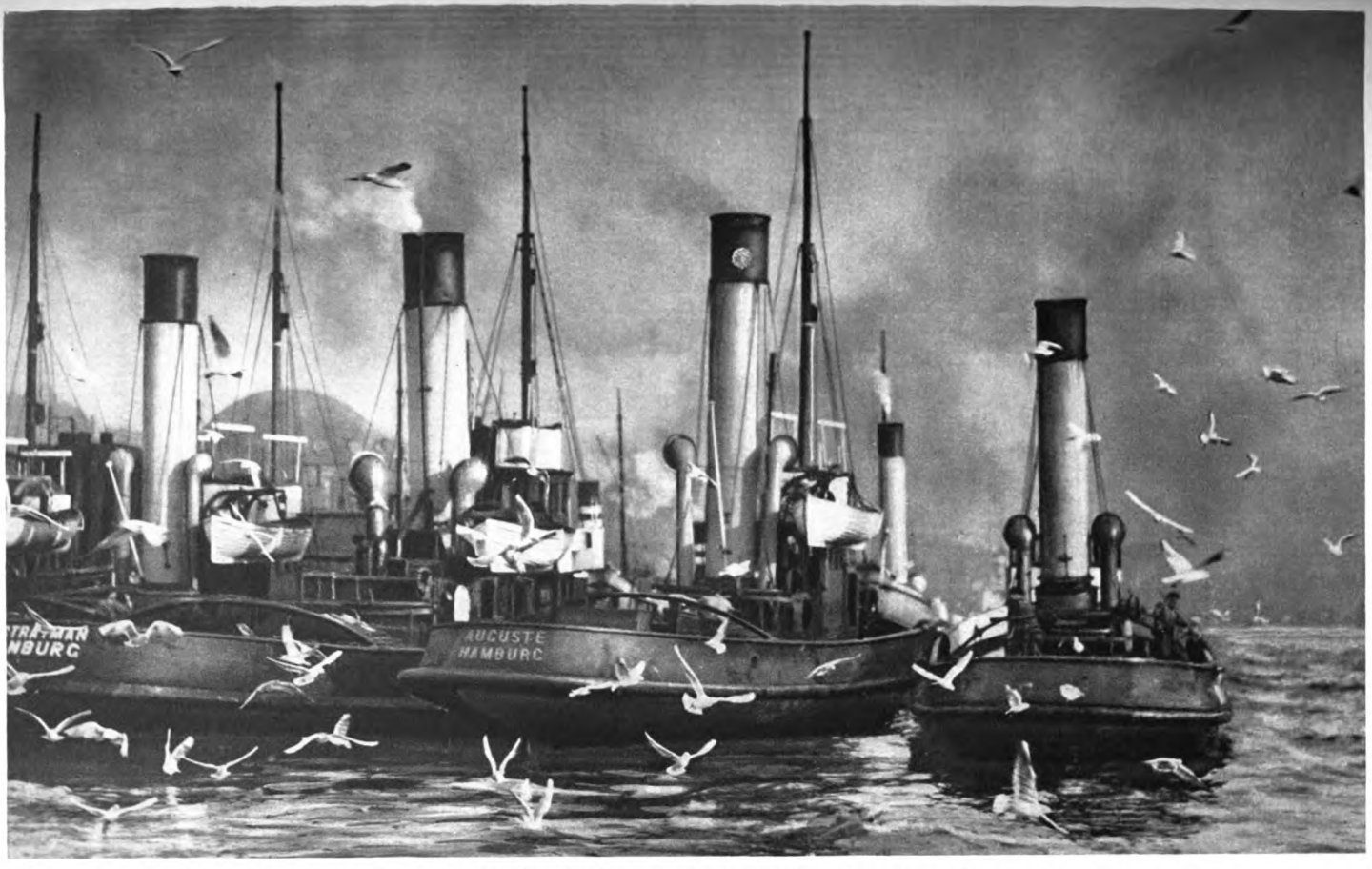


Nr. 19 Die Aufteilung der Antarktis

An der ligurischen wie der südjapanischen, gleichfalls durch Seeraub und Anläufe zum mare clausum berücksichtigt gewesenen Küste ist es die Landschaftsart der eingebrochenen Vulkankessel, die den idealen Schlupfwinkel für die Ausgangshäfen dunkler Seemannstätigkeit bereitstellt, die sich dann später oft zu ansehnlichen Kriegshäfen und Handelsplätzen weiterentwickeln, wie Toulon, Genua, Hakodate oder Kagoshima. An der vulkanisch gebauten Landschaft des Satsuma-Stammes um Kagoshima hängt der Ruhm zweitausendjähriger Raubfahrten der japanischen Seeräuber, der „Bahan", über ganz Ostasien, ähnlich wie über den Fjorden, die Wikinger und Normannen über ganz Europa ausschwärmen ließen.

Einzelne Stellen aber, wie etwa das von Kunst und Überlieferung verklärte ligurische Küstenstück zwischen dem Sarazenenturm von Nervi, der durch Böcklins Kunst übersteigerten Bucht von Portofino-Santa Marghe-

Digitized by Google



Nr. 51 Die Hochseeschlepperflotte im Hamburger Hafen

Digitized by Google

Nr. 52 Der Hering kommt!
Eng geschlossen dampft die Trawler-Flotte den Fanggründen zu

Nr. 53 Auf den Fischereigründen sind oft Dutzende von Dampfern dicht nebeneinander tätig

Digitized by Google

rita, mit dem wundervollen historischen Dokument in Stein der Doria-gruftkirche in San Fruttuoso, wirken wie klassisch gewordene historische Belegstellen zu geopolitischen Erfahrungen. Langrhythmische und kurzwellige Motive vermischen sich, wenn, wie in San Fruttuoso, zu kunstwissenschaftlich fesselnden Formen am Strande, wie der zum Herausziehen von seetüchtigen Booten verwendbaren Krypta, noch die bei klarem Wasser gut sichtbaren Trümmer einer an den Klippen in die Tiefe geschlagenen Fregatte kommen.

Das sind dann ähnliche historische Belege aus der politischen Meereskunde, wie etwa die randständigen Inseln von St. Honorat vor Cannes oder die Normannentürme von Apley Towers auf Isle of Wight, der Hafen von Maina der Hydrioten, die spanischen Trümmer auf Cazumel vor der Küste von Quintana Roo auf Yukatan, mit ihrer Bukkanier- und Flibustier-Erinnerung, die Umschlagstellen und Reichsmittelpunkte Ormus, Maskat, Sansibar, als heute noch unvergessene Mahnungen an einstige Gefährdung der küstenlebigen Bevölkerung an gebundenen Meeren.

Anders als diese beiden, monumental gebauten Küstentypen, leisten ihre Hehlerdienste die Schlupfwinkel flacher und niedriger, durch tropische Vegetation oder Korallenbildungen gedeckter, oft die Mangroveküsten aus Flußmündungen heraus durchbrechender Verstecke, wie sie etwa in Nord-Borneo, Celebes, in Atjeh schlechten historischen Ruf erlangten, durch pflanzengeographische Tarnung.

Viel seltener sind küstenferne Inseln als Ausgangspunkte oder Schlußsteine von Anläufen zur Beherrschung kleiner oder großer Meeresräume. Beispiele dafür, daß über dem viel packenderen Eindruck der reichgegliederten Küsten selbst, der küstennahen Inselreihen — die küstenfern, aber nicht minder suggestiv weiten Meerflächen entragenden Steilinseln — nicht außer acht gelassen werden dürfen: so die Blüte und Zerstörung von Wisby auf Gotland, die kurze Blüte und Auffaugung des bis zu den Tonga- und Samoa-Gruppen seine Fühler ausstreckenden Südsee-Reiches von Hawaii (mit dem vergänglichen Glanz seit Kamechameha, dem Napoleon der Südsee um 1800 und der befremdlichen Figur eines weißen Kanzlers seiner Nachfolger), auch wohl die Rolle von Malta, als Cypern und Rhodos für die christlichen Ritter unhaltbar geworden waren. Solche Steilnischen sind auch als Wegmarken viel eindrucksvoller; und so überrascht uns die ozeanographische Tatsache nicht, daß die Flachinseln seltener im geschichtlichen Ablauf richtunggebend hervortreten.

Geschichtlich gemeinsam ist allen reichgegliederten Küsten mit bewegtem Aufriß, daß sie öfter einen ganz andern Hort der Freiheit, wenn auch zuweilen einen Rückhalt der zum Seeraub mißbrauchten Zügellosigkeit bilden, als weite, überschaubare, monotone, gleichförmig durchgebildete Strandlinien. Wie lange dauert es, bis in Sizilien aus den Zeiten der großgriechischen, dem See-

Digitized by Google

raub manchmal bedenklich nahekommenden Koloniſation, dem phöniſiſchen Gegenſpiel zu ihr und der römiſchen Einmiſchung in beide, einigermaßen haltbare Uferordnungen hervorgehen; bis in die Tage des G. Pompejus zittert die von der Küſtenbildung geförderte Unruhe nach. Wie langſam fügt ſich die kleinaſiatiſche Seeräuberküſte einem mehr formalen perſiſchen Reichsfrieden, wie ſchnell pendelt man dort in das naturunterſtützte ſtaatsfreie Treiben zurück, wieviel Zeit verliert Alexander d. Gr. vor Halikarnaß (334 v. Chr.), und ſpäter mit gutem Grunde vor Tyrus. Wie lange dauert es, bis der römiſche Reichsfriede auch hier durchdringt, und wieviel ſchneller löſt er ſich an dieſen Stellen auf, ſobald „Romas roſt'ge Rieſenkette" (C. F. Meyer) ſich lockert, deren Riſſe dann auch alsbald in den Lagunen, wie an der liguriſchen Küſte, zu neuen meerbeſtimmten Staatsbildungen „junger Freiheit" Stätten auftun.

Südlich des viel kleineren oſt-euraſiatiſchen Gebietes mit annähernd ähnlicher Lebensgunſt, wie im mittelmeeriſchen Raum Weſteuraſiens, ſüdlich der japaniſchen Inlandſee, finden wir an einer Küſte mit Vulkan-Keſſelbrüchen, in Satſuma, durchaus verwandte Naturhilfe für das autonome, zuweilen faſt unabhängige Erhalten von Seeſtaaten durch lange geſchichtliche Zeiträume. Schon die japaniſche Frühgeſchichte empfängt ihre ſtärkſte Fermentation aus dem ſo herauskriſtalliſierten Staatsweſen in dem reichbewegten, „für fremde Eindrücke weit offenen", aber doch zu ihrer Verarbeitung innerhalb der „Perſönlichkeit" eines geſchloſſenen Landſchaftscharakters beſonders befähigten Südraum von Kyuſhu.

Dann wird dieſe Landſchaft, die ſpätere Heimat des Satſumaſtammes, immer wieder zu den größer und größer werdenden Reichsbildungen mit rauher oder ſanfter Gewalt herangeholt, zeitweiſe mit großem Kräfteaufwand, wie am Ende des 16. Jahrhunderts durch Hideyoſhi. Aber ſchon 1609 ſieht ſich der klügſte Reichsorganiſator Renaiſſance-Japans, Iyeyaſu, veranlaßt, dem unruhigen, ſchwer zu bändigenden Küſtenvolk freie Hand, ja Auftrag zur Eroberung der Riu-Kiu-Inſeln zu geben, die dann zweieinhalb Jahrhunderte in einem doppelten Abhängigkeitsverhältnis ſtehen: einerſeits zu dem großen China, andererſeits zu dem kühnen ſüdjapaniſchen Seeräuberſtamm, wodurch ein Komplex von ähnlicher Schwierigkeit geſchaffen wird, wie er ſich aus der ſchleswig-holſteiniſchen Frage für Mittel- und Nord-Europa ergab, und zehn Jahre nach dieſer mit dem Schwerte gelöſt werden muß.

Aber bei dieſem einen Fall von Sonderwirkung der anregenden Satſumaküſte auf den japaniſchen Reichsbau bleibt es nicht. Dort entſpringt das Haus Shimazu, das bei der Reichserneuerung ſeit 1854 eine treibende, aber auch turbulente Rolle ſpielt, von dort ſtammt Feldmarſchall Saigo, der das kaiſerliche Heer erneuert, aber auch, wegen ſeiner vorzeitigen Ausdehnungswünſche gegen Korea, den lebensgefährlichſten Aufſtand dagegen hervorruft,

Digitized by Google

der mühsam in der Krise der Belagerung von Kumamoto überwunden werden muß. Dann aber bleibt nichts übrig, als dem in zwei Jahrtausenden allerdings als hervorragend seetüchtig erprobten Stamm die Vorherrschaft in der neu entstehenden Marine zu überlassen, die er heute noch innehat — wenn auch verschleiert. So ist es im Grunde die Eigenart eines besonders günstigen Küstentyps, die trotz allen Rückschlägen (wie der Reichsfeldzug Hideyoshis gegen dessen Nutznießer, der Beschießung ihrer Hauptstadt Kagoshima durch die Flotten der europäischen Westmächte und US.-Amerikaner, der Niederwerfung ihres Aufstandes von 1877) den von dieser Küste immer wieder auf die See hinaus und zu ihrer Beherrschung angeleiteten Menschen eine wahre Stehauffähigkeit im geschichtlichen Ablauf verleiht, die sich heute noch in mare clausum-Ansprüchen, auf die Japan-See z. B., äußert.

Nicht viel anders ergeht es aber dem gleichfalls früh in der Geschichte des Mittelmeers hervorgetretenen dalmatinischen Küstentyp mit seiner reichen Küstenentwicklung, der stellenweisen Schmalheit zwischen 70 und 2 km Breite, und einer im Verhältnis zum Gesamtraum und seiner spärlichen Tragfähigkeit außerordentlich eindrucksvollen Geschichte, in deren Zusammenhang immer wieder Anregungen zur Beherrschung oder wenigstens zur ungehemmten Durchplünderung der Adria ausgehen. Das ist um so merkwürdiger, als die schmale, reichgegliederte, aber nicht zum Durchhalten gegenüber größeren Raumballungen geeignete Küstenlandschaft stets nach Versuchen trotzigen Eigenlebens in den Bann größerer Mächte gerät. So kamen die frühen Illyrier unter den Machtkreis von Rom, in dem sie eine unverhältnismäßig wichtige Rolle spielen, die auch majestätische Spuren, wie den Kaiserpalast von Spalato-Split, bezeugen. Diese notwendige Einordnung führte später in den Bannkreis ausgesprochener Seereiche, wie des venezianischen, dessen Hoheitszeichen überall noch stehen; sie preßte das Küstenland in das Raumgefüge rivalisierender Riesenstaaten, wie als illyrische Provinzen Napoleons I. Daraus rettete sich die verhätschelte Meerberührung des kontinentalen östlichen Habsburger-Konglomerats, dem die Küstenlandschaft ihre italienische Handelsflottensprache aufdrängen konnte, und die italienische oder südslawische bevorzugte Landbezeichnung, neben der das offizielle Küstenland nur ein Büroleben fristet, während selbst der Offizier und Beamte Primorje oder Dalmatien sagte. Aber immer bleibt die Rückversicherung amphibischen Daseins zwischen Land und Meer, die uralte Gewohnheit des Entschlüpfens gegenüber der Gewalt des einen wie des andern, die auch jetzt zu einer im Grunde exempten Stellung gegenüber den neuen italienischen und südslawischen Herren führt, wie man sie selbst gegenüber dem mächtigen Venedig, dem Türken, dem gewaltigen Kondottiere Napoleon und dem großen Österreich-Ungarn durchzusetzen verstand.

Digitized by Google

Wählen wir ein drittes Beispiel aus der Neuen Welt, so springt es uns bereitwillig aus der Karaibensee entgegen.

Wie etwa entstand eine historische Anomalie, wie der britische Reichsbesitz an der Küste von Honduras, der Wurzel der Halbinsel Yukatan? Ähnlich wie Florida von der Gegenseite schwingt sich Yukatan abschließend um den Golf von Mexiko; obwohl es mit zu den am ersten berührten Festlandteilen Amerikas gehört (1502, Columbus), setzt es doch der Durchdringung heute noch fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Darunter sind gewiß die Urwaldwälle maßgebend, die rings um die doch einst gerodeten Stätten der Maya-Kultur erwachsen sind, wie auch die meist unterirdische Entwässerung des Innern; aber etwas trägt doch auch die Küstenart und Seeraub-Vergangenheit der Ostküste dazu bei. Innerhalb der Starre des spanischen Kolonialreiches nach den ersten Küstenberührungen von Davila (1524) und dem berühmten Zug von Cortez (1525) und der kaleidoskopartigen Bewegung der mittelamerikanischen Nachbarschaft von 1821 bis heute erhält sich ein Sonderleben. Zwischen des Umlandes Zugehörigkeit zu den Vereinigten Staaten von Zentralamerika bis 1839, als selbständige Republik, als Filiale von Guatemala (1863–1872), Glied eines neuen zentralamerikanischen Staatenbundes (1895–1899), wirtschaftlicher Zerrüttung, Aufrichtung als Bananen-Trust-Provinz und Besetzung durch die US.-Amerikaner (1924/25), war es der Küstentyp von Ost-Yukatan, der Britisch-Honduras von heute ganz andere, vorübergehend (Kanalspannung) weltbedeutende, aber immer eigenartige Wege gehen ließ. Denn diese Küstensiedelung entstand ursprünglich aus Flibustier-Resten, die sich dort dem Raub der mit Edelhölzern beladenen Schiffe hingaben, und dann dem Raubbau auf diese Hölzer selbst, die in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts zuweilen in Not den Schutz der englischen Flagge anriefen, bald anerkannt, bald verleugnet wurden, den Spaniern als Pfahl im Fleisch saßen. Erst im Pariser Frieden von 1763 wurden sie von Spanien anerkannt, 1853 zur Kronkolonie erhoben und seit 1884 unter Gouverneure gestellt, die ihre Hauptstadt Belize als Verbannungsort betrachteten. Erst 1859 kam ein sehr unvollkommener Grenzausgleich mit den von US.-Amerika unterstützten Nachbar-Republiken Mexiko, Guatemala und Honduras zustande, da die einzige Fremdbesitzung auf dem mittelamerikanischen Festland, zwischen den Stellen der mittelamerikanischen Kanalgedanken über den Isthmus von Tehuantepek, Nicaragua, durch Panama und vom Atrato-Fluß nach der pazifischen Küste bei den angelsächsischen wie lateinamerikanischen Vorfechtern der Neuen Welt das größte Ärgernis erregte. Nur aus ihrer geographischen Eigenart ist es erklärbar, daß diese Reststellung sich hielt: mit gegen 22000 qkm Raum (mit den Küsteninseln), etwa 50000 Menschen in einer Wohndichte von 2 auf den qkm, ein Durcheinander von Spanisch,

Digitized by Google

Englisch und Indianisch sprechend, für heutige Schiffsgrößen mit ihren Korallenbänken, Lagunen im Norden und Steinriffen im Süden geradezu verkehrsfeindlich. Sie ist eben die letzte Spur einer zuerst von französischen Piraten 1625 auf St. Christof, 1630 auf San Domingo begründete Flibustier- oder Bukanier-Brüderschaft, die 1671 unter Morgan Panama nahm und zerstörte, 1685 die Küsten Chiles und Perus plünderte, und 1697 den Franzosen Cartagena nehmen half, bis sich die Westmächte selbst gegen sie wandten: eine geschichtliche Rune auf geographisch fast unzerstörbarem Grunde.

Nur eine ähnliche Konstellation aber läßt uns auch die Geschichte des berüchtigten maurischen Rif und der arabischen Seeraubstaaten im nordindischen Ozean verstehen.

So sind es einzelne, ganz bestimmte Küstenarten, von denen immer wieder Anläufe und Versuche zur Einzelausbeutung von Seeräumen ausgehen, von denen wir freilich auch solche, nur unvollkommen legitimierte, nicht ausnehmen können, wie die dänischen Sundzölle, den Mißbrauch der Alandsinseln, der Lagengunst von Konstantinopel und Ormus, wie Aden, schließlich der viel großräumigeren von Gibraltar (das ja an sich zu eng und zu kleinräumig für moderne Verhältnisse geworden ist) und von Tanger.

In allen diesen Fällen liegt ursprünglich eine natürliche Begünstigung, eine Versuchung zum Mißbrauch, der die Anlieger gerne nachgeben, bis zu so weitgehenden Monopol-Forderungen, wie sie noch im 19. Jahrhundert gegenüber dem weiten Raum des Beringsmeeres, des Schwarzen Meeres, des persischen Meerbusens, ja (mit dem Anspruch, seinen Riesenraum als Küstenfahrt monopolisieren zu wollen), dem Pazifischen Ozean gegenüber erhoben wurden. Immer wieder wird von solchen Anhaftestellen aus der Gedanke des Freien Meeres gefährdet, ähnlich, wie etwa die natürliche Bindung durch Eisbildung bis zur vollendeten Eis-Sperre von minder bewegten Buchten ausgeht, von denen aus schnell die freie Fläche überzogen werden kann, wenn nicht wachsame Augen offen sind, und alle technischen Hilfsmittel bereit gehalten werden.

Zu solchen Anhaftestellen aber gehören allerdings auch — trotz dem immer wieder durch die hinlaufenden Verkehrsbänder bewegten Wasser — einige der rein vom Menschen, wenn auch über Stellen einer gewissen Naturgunst erschaffenen überseeischen Wachstumsspitzen und Stützpunkte — trotz ihrer oft geförderten Zugänglichkeit und starken Macht- und Verkehrsbewegung.

Digitized by Google

VII

Überseeische Wachstumsspitzen und Verkehrsbänder

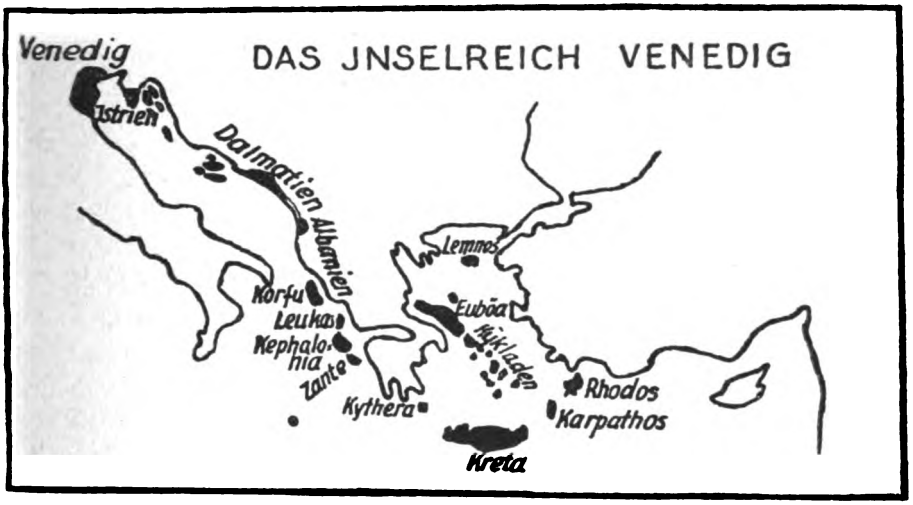
Hauptvoraussetzung für das Aufrechterhalten überseeischer Bindungen über Meeresräume hinweg ist das Vorhandensein ausgesprochen ozeanischer Organe, wie Flotten des Handels, des Verkehrs, der Wehr, und Stützpunkte meerüberspannender Wirtschaft mit oder ohne Wehr und Schutz. So haben wir zuerst die aktivste Form zu betrachten, in der Macht über Meere sich geographisch dauernd ausdrückt: die überseeische Wachstumsspitze, zu der ein mehr oder weniger breites und starkes Verkehrsband hinführt, ausgehend von einem lebhaft pulsierenden Mittelpunkt, einer „Zyklone der Wirtschaft, wie der Macht!" die sie über Meer erhält und ernährt. Der Begriff „Wachstumsspitze" — ursprünglich der Biologie entnommen — ist von Ratzel auf die politische Geographie, von mir und J. März nach seinem Vorbild auf die Geopolitik angewendet worden. Er zeigt in seiner überseeischen Ausprägung selbstverständlich die Eigenart amphibischer, küstenhaftender, meerernährter Lebensformen. Wie man sie auch nenne: Wachstumsspitzen, Seemacht-Basen, Stützpunkte, Fremdhäfen, Hafenkolonien, Kohlenstationen: sie sind alle Saugköpfe, an beweglichen, elastischen Tentakeln (Verkehrsbändern, vorbereiteten Flottenwegen) sitzend, die aber Bewegungsfreiheit, Verlegbarkeit bald durch diese, bald durch jene „Hochstraße der See" haben müssen. Vorbedingung für ihre Lebenskraft ist ein starkes Herz, das sie ernähren sollen, das sie aber seinerseits wieder mit Heimatkraft speist. Das gilt weltüber, ob dieses Herz nun in Sidon, Tyrus und Karthago, oder in Delos und auf der Akropolis, in San Marco, Amsterdam, Lissabon, der City oder in Wallstreet und Tokio schlage.

Aufsaugung und Aussaugung — mit Klugheit, List und Wirtschaft lieber als mit Gewalt —, Einschnürung und Einkreisung, Umfassung, Umrandung und Umspannung liegen also in der Natur solcher meerentstammter Gemeinwesen und Gesellschaften, wie Bünde, deren Kraft landeinwärts schnell abnimmt, die aber durch ihre Blockade, die Beweglichkeit längs weiter Küstenstrecken furchtbar genug auch für mächtige und reiche rein kontinentale Bildungen wird, die sogar tödlich für hochentwickelte, aber zwischen kontinentale und ozeanische Daseinsbedingungen gezerrte politische Lebensformen werden kann.

Man wird geopolitisch eine Abstufung nach geographischen Typen vornehmen können, oder aus geschichtlichen Reihen der Gegenwart der über-

Digitized by Google

seeischen Wachstumsspitze nahekommen, wenn man von Gades und Tarteſſos, Neu-Karthago, Alexandria, den Konſulaten und Inſelſtützpunkten Venedigs im Mittelalter zu den portugieſiſchen, alt-niederländiſchen und britiſchen Formen in Ceylon, der Einklammerung Indiens durch Madras, Bombay, Calcutta, Südoſtaſiens durch Birma-Arrakan, Malaya, Nord-Borneo, Hongkong vorſchreitet und als Endſchluß beider Betrachtungsreihen das Überwiegen immer großräumigerer Entwicklungen findet.



Nr. 20 Das Inſelreich Venedig

Nach der in meiner „Geopolitik des Paziſiſchen Ozeans" als Vorſchlag verſuchten Gliederung könnte man unterſcheiden:

I. Erloſchene, paſſive, überwallte Bildungen (Deſhima bei Nagaſaki; Malakka, Port Arthur).

II. Stockende, ſich rückbildende (Makao, Wladiwoſtok, Wei-Hai-Wei, Kwang-Chau-Wan).

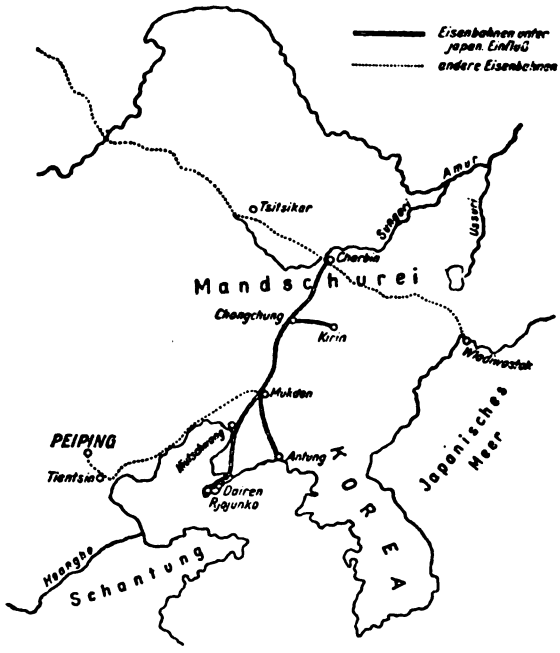
III. Stehende oder latente — ſehr ſelten! — vielleicht heute ſchon Shanghai, Tſingtau und die meiſten anderen ſogenannten chineſiſchen Vertragshäfen.

IV. Verlangtſamt, ohne Gewalt wachſende (wie Hongkong, Tientſin, vielleicht noch Groß-Shanghai).

V. Hochaktive, mit Gewalt der Macht und Wirtſchaft um ſich greifende (wie die ganze Malaien-Halbinſel mit Singapore, Liautung, die Südſpitze der Mandſchurei, mit Dairen). Vielleicht kann man auch ganze Landbrücken in ſolchem Lichte betrachten, wie Korea und Indochina, mit dem von da aus vorgetriebenen Kwang-Chau-Wan.

Digitized by Google

Es ist klar, daß die Prognose der sich fortwährend verändernden Verteilung der Macht über die Erdoberfläche ganz wesentlich in ihrer Zuverlässigkeit durch die Fähigkeit beeinflußt wird, Wachstumsspitzen in solche oder ähnliche Reihen richtig einzuordnen. Je nachdem wird Handel, Verkehr und Wirtschaft das Geld auf das rechte oder falsche Pferd setzen. Zahlreiche verwandte dynamische Vorgänge bei der Auswahl und Gründung von Wachstumsspitzen, die selbstverständlich immer noch erfolgt (z. B. Wahl zwischen Port Moresby, Port Darwin, Singapore als pazifischer Flottenstützpunkt des britischen Reiches), die sich gleichläufig bei der Schöpfung von Colombo und Galle, von Singapore, der Gründung Wladiwostoks, der Auswahl von Tsingtau abspielten, zeigen aber, daß es sich hier um Vorgänge handelt, die gesetzmäßiger Betrachtung wohl zugänglich sind (Dr. März in Geopolitik 1927, H. 11). Ebenso lassen sich die Vorgänge bei der Unschädlichmachung von fremden Wachstumsspitzen in Volks- und Reichs-Körpern, bis zur völligen Umkehrung in Macht-Ausstrahlungspunkte der eigenen Küste, des eigenen Reiches, wie bei Yokohama, im Falle Liautung bei Ostasien, rein wissenschaftlich geopolitisch untersuchen. Da wiederholt sich beständig der Vorgang der Einkapselung, wie bei Deshima vor Nagasaki, bei Makao, auch in der Verlegung von Kanagawa-Yokohama und im größeren Rahmen jüngst im Hongkong-Kanton-Streit, oder im größten durch Abriegelung des betreffenden Randmeeres, wie im Verhältnis der Japansee zu Wladiwostok und dem russischen Hinterland. Wir kennen auch den Vorgang der Entgliederung, wie ihn Altrom furchtbar vorbildlich für alle Zeiten mit der stärksten hellenischen Wachstumsspitze in Italien, Capua, anwandte. Man vergleiche nur den Senatsbeschluß, der dann dem Vorgehen gegen Karthago und Tarent, aber auch dem britischen gegen Deutschland



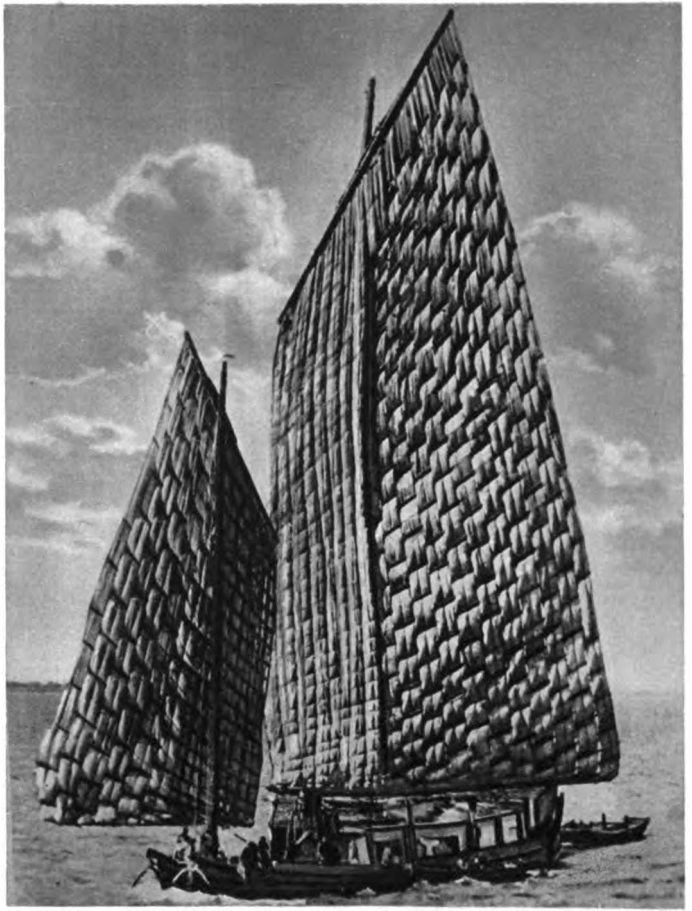
Nr. 21
Wladiwostoks Lage am transsibirischen Schienenstrang

Digitized by Google

Nr. 54 Karg und hart ist das Leben des Hochseefischers

Digitized by Google

Nr. 56 Tramp im Sturm



Nr. 55 Der „Tramp“ Oſtaſiens: die Dſchunke

Digitized by Google

als Muster diente, der schon früher ein Vorbild im Verfahren des Hellenismus gegen Tyrus gehabt hatte. Direkte Umkehrungen der machtpolitischen Verwendung zeigt uns erst jüngst die Zeitgeschichte in Liautung, Kuweit, Tanger. Eine große Rolle bei der Ernährung ursprünglicher Wachstumsspitzen spielt die Verlagerung lebenswichtiger Seeverkehrsbänder und Handelswege. Wir spüren sie als Abwanderung von Europa, wenn wir die Welthandelsreihenfolge New York (37 Millionen Tonnen Umschlag), Shanghai (28), Singapore, Hongkong (22), London (21), Liverpool (19), Hamburg (16) von 1927 betrachten und erwägen, daß Groß-Shanghai von 1924—1927 seinen Umschlag um 30% mehrte, trotz den chinesischen Wirren eines mehr als fünfzehnjährigen Bürgerkrieges.

Neben der Ernährungsveränderung von Wachstumsspitzen durch Verkehrsverlagerung, wie sie in der Umwertung von Venedig gegenüber Genua, der Guadalquivir-Häfen sich auswirkt, steht die Abschneidung von Bändern und Saugköpfen der Tentakel-Kampf seelebiger Mächte gegeneinander: Abringen bis zur Erschöpfung, wie beim Kampf Athens und der Dorier, später der italienischen Stadtrepubliken; um die Handels-Arterie der Dardanellen (Getreidezufuhr Athens, Handel von Ostrom); Seesiege, wie Meloria zwischen Pisa und Genua, Chioggia zwischen Genua und Venedig, die Seesieg-Reihe Nelsons Abukir-Kopenhagen — (das nebenbei Dänemark als nordischen Konkurrenten auslöschte) —, Trafalgar, die mit einzelnen Schlägen Entwertungen ganzer Seeräume auf lange Dauer herbeiführen. Aber auch hier zeigt sich oft die Lebenszähigkeit abgeschnittener Verkehrsköpfe und Wachstumsspitzen, wie des sterbenden Byzanz, oder jenes merkwürdigen Fortwehens der sonst überall niedergeholten altniederländischen Flagge von 1790—1815 über dem japanischen Inselchen Deshima. Auch das gegenseitige Verständnis meerlebiger Mächte füreinander tritt hervor, so z. B. in der Rücksicht auf ihre Schwächen, wie sie am feinsten Th. Otways Drama „Venice preserved" verriet, in dem Jahrhunderte vorher der Sturz einer meerbeherrschenden Stadt durch einen glücklichen Condottiere geahnt — vorhergesehen und bedauert wird —, wie sich alles zwischen Bonaparte und der gefallenen Seestadt dann wirklich abspielte.

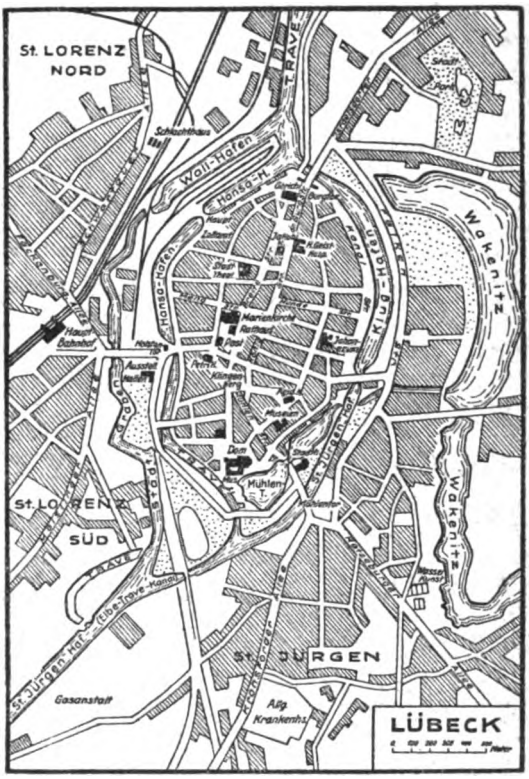
Im allgemeinen wohnt in richtig konstruierten und gut gewählten Wachstumsspitzen große Lebenszähigkeit, aus oft unverwüstlicher Lagengunst stammend. Der Freihafenreiz lockt Unternehmende an, er begünstigt z. B. in Singapore die Anomalie, daß der größte Umschlagplatz eines reichen Inselraums mit 60 Millionen Menschen außerhalb des indonesischen Machtbereiches liegt. Freilich steht auch bei 400000 Chinesen, 100000 Malaien, 100000 Angehörigen aller farbigen Rassen gegen etwa 5000 Weiße die Umkehrungsmöglichkeit der blühenden Empore an die Wand gemalt, die erst seit

Digitized by Google

100 Jahren an Stelle des seinerzeit von Iberern den Landsässigen abgenommenen Malakka trat. Das Verhältnis zu Strömen, als Ästuarstaaten, vertieft die Kraft der Wachstumsspitze, macht sie aber vom Land aus angreifbarer. Hamburg, Danzig, Memel – ursprünglich aus Wachstumsspitzen entstanden – haben das im Lauf ihrer Geschichte erfahren müssen. Die Technik dessen, was der Pionier beim Brückenbau „Landstoß" nennt, der Meer-Land-Übergang, hat grundverschiedene, geographisch erfaßbare Lokalfarben. Sie spielen bei der Klassifikation von Häfen und Reeden, bei der Feststellung von Hafentypen eine große Rolle. Mehr-typische, mehr-rassische und mehr-völkische, internationale Hafenkolonien stehen gegen ein-typische im Sinne Ratzels, gegen nationale, bei denen die Farbe des Landes stärker ist, als die von Übersee stammende, wobei sich auch wahre Schutzzonen des Landes gegen die Seebevölkerung und ihren expansiven Drang an Land finden. So stehen sich an derselben Küste der Typ Shanghai, Tientsin, Hongkong, Dairen gegenüber. Man könnte, wie es geschah, eine Anthropogeographie der Welt- und Provinzial- oder Landes-Häfen unterscheiden. Man wird dabei Helanders Meinungen über den Überschuß an Welthäfen, des Angebots über den Bedarf bestätigt finden. Auch eine auswählende Tendenz des Weltverkehrs ist neben seiner streckenden unverkennbar. Sie führt ebenso zum Ausstoßen minder anpassungsfähiger Häfen wie anderer untauglich werdender Lebensformen. Zunehmende Trennung von Nah- und Fern-Verkehr, Wehr- und Handelsfunktion macht sich geltend. Dairen-Dalny und Ryojun-Port-Arthur, die Auseinanderlegung von Yokosuka, Yokohama und Tokio an der Tokio-Bucht sind Beispiele, die wir auch sonst weltüber in der kooperierenden Großstadt-Gruppe, in Städtegruppen als Abhilfe der Zukunft gegen zu große städtische Zusammenballungen sehen. Manchester-Salford-Liverpool, Osaka-Kobe-Kioto, der deutsche Niederrhein mit seinen Städtegruppen zeigen Zukunftslösungen an. Wertvolle Anhaltspunkte über den Lebenssinn von Wachstumsspitzen an der Küste gibt ihr Verhalten im Kriege und ihre grundverschiedene Behandlung durch mehr kontinentale oder mehr ozeanische Mächte; Antwerpen und Saloniki, die Neutralisierung von Shanghai 1927, von Shantung 1928 geben Fingerzeige, in welcher Richtung. Wir finden endlich als aufschlußreiche Erscheinung das Ringen zwischen Wachstumsspitzen mit dem Ziele der Auffaugung, der Vernichtung oder der Arbeitsteilung nach bestimmten Verteilungsschlüsseln oder Stoffgebieten, wie wir es von Japan mit seinen drei bis vier Anlaufhäfen: Nagasaki (Eil-Reisende und Wertgüter), Moji-Shimonoseki (Kohle), Kobe (Einfuhr und Stückgüter), Yokohama (Seide und pazifische Ausfuhr) kennen, auch aus der zweckmäßigen Arbeitsteilung der übrig gebliebenen Hansastädte, namentlich Bremens (Tabak, Kaffee, Öl) und Hamburgs, wie Lübecks (baltische Rohstoffe).

Digitized by Google

Schwerste wehrtechnische und wirtschaftliche Kämpfe führten 1926/27 Hongkong und Kanton zu beider Schaden durch; es war ein Kampf, der auch das Überflügeln von Hongkong durch Singapore begünstigte, das seinerseits wieder in Dauerkämpfen mit den großen Häfen Indonesiens im niederländischen Machtbereich, mit Batavia und Surabaya und dem amerikanischen Manila steht. Gute Einblicke in das Werden und Wesen von Wachstumsspitzen gaben erst in jüngster Zeit das hundertjährige Jubiläum von Singapore und die Gedenkfeiern seines genialen Gründers Stamford Raffles, das siebzigjährige von Yokohama und Wladiwostok und Villaris gute Darstellung des Ringens um Saloniki[1]) –; sie ist vielleicht der furchtbarste, aber belehrendste Blick hinter die Kulissen einer dem Kampf internationaler Macht- und Handels-Interessen bei kompliziertester Zusammensetzung unterworfenen Wachstumsspitze. Aber auch, wer im statu nascendi aufblühender Mächte solche Auswahlen und Gründungen vorzunehmen hat, der möge sich aus dem Leben von Lord Clive, der Geschichte von Singapore und der Auswahl von Tsingtau, wie Wladiwostok in kontinentaler, potamischer, litoraler und ozeanischer Färbung auf die schärfsten Proben an geopolitische Schulung, Charakterstärke, aber freilich auch auf eine Stufe zur Unsterblichkeit gefaßt machen. Höchste Gefahr wohnt hier bei höchstem Reiz. Während Inselvölker und Inselstaaten eine gewisse Wahl in ihrer Meergeopolitik haben, Küstenlebige oft ihr ganzes geschichtliches Leben im Halbschatten verbringen können, bleibt der Wachstumsspitze diese Wahl nicht. Sie muß „siegen und gewinnen, oder dienen und verlieren."



Nr. 22 Stadtplan von Lübeck

[1]) Luigi Villari: The Macedonian Campaign. London, Fisher Unwin, 1927.

Digitized by Google

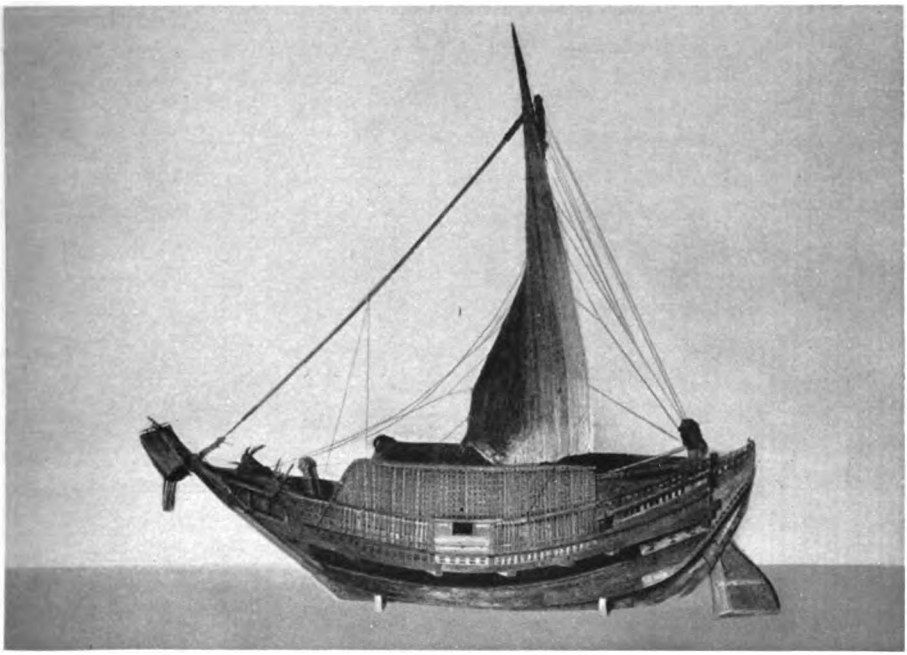
Die Rolle des Raumes und der Küstenform kommt noch deutlicher als in der Geschichte des Freien Ideals vom Meer oder bei der geojuristischen Betrachtung der Entwicklung des mare clausum, in der Geschichte der Länden und Landeplätze, der Häfen und Reeden zum Bewußtsein, flächenhaft im Grundriß und bei der Reliefentwicklung im Aufriß.

Wer heute die in der Weltgeschichte berühmt gewordenen Hafenküsten, wie etwa die phönikische, entlang wandert, der staunt über die Engräumigkeit dieser als Welthäfen längst unbrauchbar gewordenen, im Verkehr zurückgesunkenen, teilweise auch durch Anschwemmungen strandfest gewordenen randständigen Inseln, die einst den Stolz und die Wehr von Tyrus ausmachten. Er findet dort für heutige Schiffsgefäße als Landungsplätze unmögliche Strandlinien zwischen kleinen Vorsprüngen, die einst griechische und phönikische Flotten, auf den Sand gezogen, aufnehmen konnten. Ein wiedergekehrter Ptolemäer sähe einen wieder zum Welthafen gewordenen Port, wie den von Alexandria, auf die andere Seite einer zum Weltwunder emporgelobten Leuchtturm-Insel gewandert. Ein geschichtskundiger Weltfahrer kann heute noch an den Haupthäfen Ceylons den abweichenden Hafengeschmack der Araber, Portugiesen, Niederländer und Briten der Reihe nach in Trincomali, Jaffna, Galle und Colombo studieren.

Aus alledem ergibt sich eine erbarmungslose Auslese der Weltgeschichte, die immer mehr die Zahl der zum Welthafen geeigneten Plätze verkleinert, die zugunsten großer und tiefer, leicht zu schützender Hafengewässer die kleinräumigen Buchten, die flachen Strande, das ehedem gesuchte und einst bergende Felsgezack aussondert und ausschließt. So finden von der im nationalen Stolz mit über 1000 angegebenen Zahl japanischer Häfen nur 530 für Dampfer, nur 65 für fremde, nur 36 für regelmäßiges Anlaufen, aber nur 6 vor dem ganz großen Weltverkehr Gnade. Freilich kommen bei schärferer Trennung von Friedensverkehr und Wehrbedürfnis im östlichen Inselreich vier andere, großartig zusammenwirkende (kooperierende) Hafengruppen hinzu, wie die Kriegshäfen-Gruppe an der Formosa-Straße; von Nagasaki-Sasebo-Tsushima-Chinghai; vorwärts der Reichshauptstadt Tokio um Yokosuka und an der Tsugaru-Straße, die als riesiges weitmaschiges Netz die nordchinesische und die eisfreie Sowjetküste verschließen. Diese Großhäfen werden wieder von angelsächsischen Gegenspielern von Singapore, Pago-Pago, Cavite, Guam, Pearl-Harbour, Dutch Harbour und Esquimault auf Vancouver über pazifische Weiten beobachtet; eine Folge von ehedem nicht geahnten weiträumigen Entwicklungen ozeanüberspannender Machtlinien.

So führt eine raumgeschichtliche Betrachtung großen Stiles von den schmalen, durch randständige Inseln oder vorspringende Riffe abgegrenzten sandigen, geschwungenen Buchten — wie sie homerischen Flotten und

Digitized by Google



Nr. 57 Chineſiſche Dſchunke zu Beginn des 18. Jahrhunderts

Nr. 58 Arabiſche Dhau zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Digitized by Google

Nr. 59 Der alte Bremer Hafen

Nr. 60 Der alte Hamburger Hafen

Digitized by Google

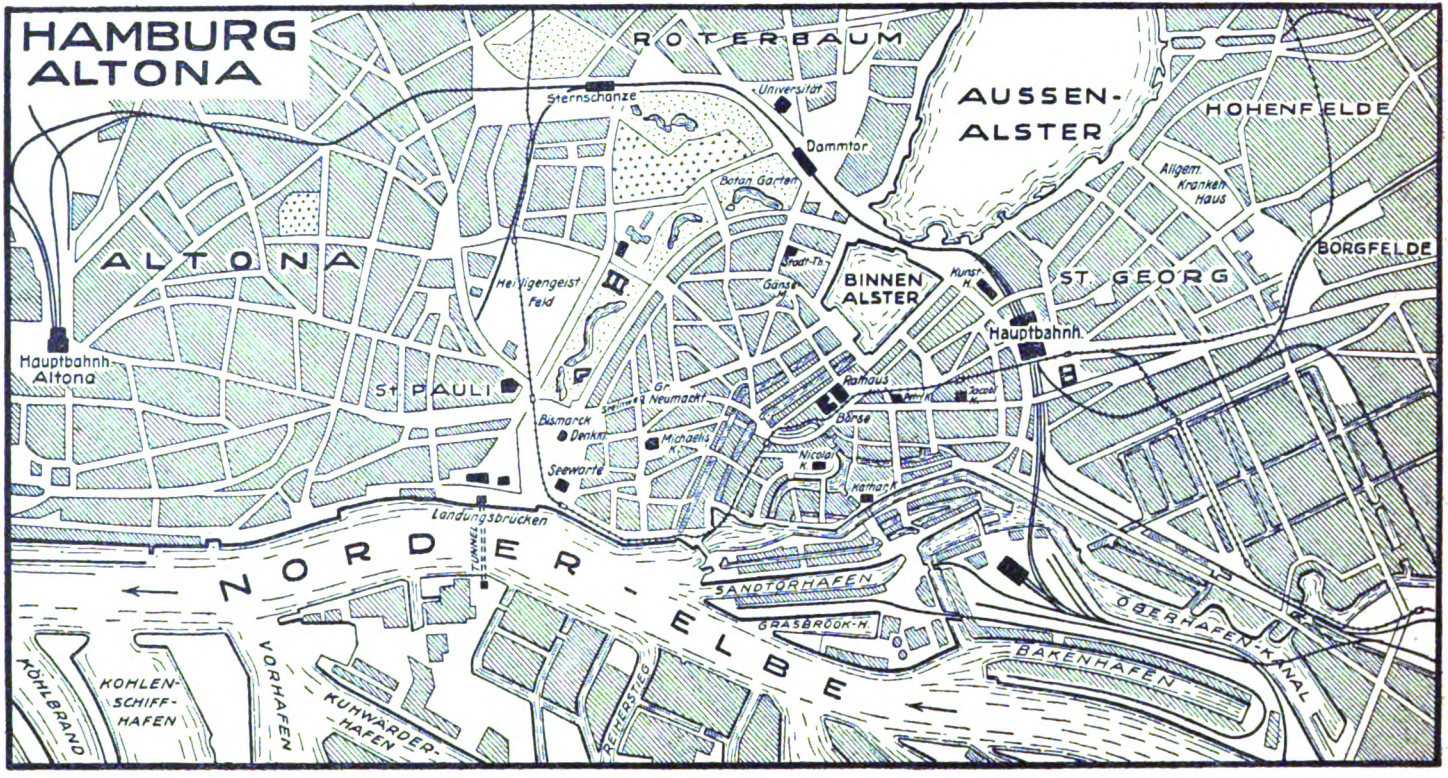
phönikischen oder minoischen Geschwadern, mit ans Land gezogenen Schiffen, in Wall und Graben gehegt, vielfach besungen als gesicherte Lagerstätten dienten – bis zu den gewaltigen Flottensammel-Räumen von heute. Unter diesen werden Scapa Flow, die Hawaii-Inseln und der pazifische Grenzbuchtenhag zwischen Britisch-Columbia und US.-amerikanischem Pudget-Sund schon zu enge. Ihren Flug-Erkundern wiederum erscheinen ein Toulon oder Port Arthur oder Pearl Harbour mit Fliegerangriffszielen von nur etwa 4 Quadratkilometern Ausdehnung in der Hauptanlage bereits als Mausefallen.

Dazwischen bleiben Rückschläge nicht aus, und große örtliche wie zeitliche Unterschiede unterbrechen gleichmäßigen Fortschritt. So nutzten Drusus und Germanikus römische Flotten gegen die germanische Wasserkante mit einer Großzügigkeit, die ihre Vorgänger und Nachfolger nicht aufbrachten; fränkische, gotische und vandalische Geschwader und Raubflotten traten ohne Präzedenzfälle plötzlich mit organisierten Seekräften hervor; das scheinbar zusammengesunkene Byzanz raffte sich unter Heraklius zu überseeischen Schlägen aus eingeschlossenen Zufluchtshäfen auf, die völlig überraschten, weil niemand sie ihm mehr zugetraut hätte. Das Genie des Japaners Toyotomi Hideyoshi führte überseeische Heerfahrten gegen den seegewaltigen Südstamm von Satsuma, die mehr als eine viertel Million Menschen überraschend zu einem Ziel zusammenzwangen, und warf wenig später (1592–1598) Massen meerüber nach Korea, deren Bewegung zu gleicher Zeit im europäischen Abendland für unmöglich galt; und wo Ähnliches versucht wurde, wie von Karl V. gegen Algier oder von seinem Sohn Philipp II. aus den spanischen Niederlanden gegen die Küsten Englands mit Hilfe der Armada, da mißlang es kläglich.

Dasselbe seekundige japanische Reich wurde aber ein Menschenalter später (1638) von einem mißtrauischen Reichsmarschall (Shogun) gegen seine ozeanische Umwelt so hermetisch abgeschlossen, daß es, wie weite Gebiete der stammverwandten Malaio-Polynesier, in zwei Geschlechtsfolgen seine Seetüchtigkeit wenigstens für Hochsee-Unternehmungen vollständig verlor; natürlich folgten seine Häfen dem Seevolk in den Dornröschenschlaf.

So zeigt sich die aufsteigende Reihe der Hafenentwicklung zur Raumweite und Differenzierung nicht als regelmäßige Kurve; sie wird nicht nur von vielen Rückschlägen unterbrochen, sondern auch stark örtlich abgetönt, so daß sich scheinbar primitive Typen, wie die der phönikischen Häfen mit Riffschutz und Randinseln, z. B. in den Hornhäfen der chilenischen Küste, in der rollenden Brandung Südwest-Afrikas auf langen Küstenstrecken wiederholen, daß auf die einfachen Formen etwa der meisten groß-griechischen Häfen die hochorganisierte Hafenbau-Entwicklung von Athen und später Alexandrien und Karthago folgen. Athen besitzt mit den vier verschiedenen Formen der natur-

Digitized by Google

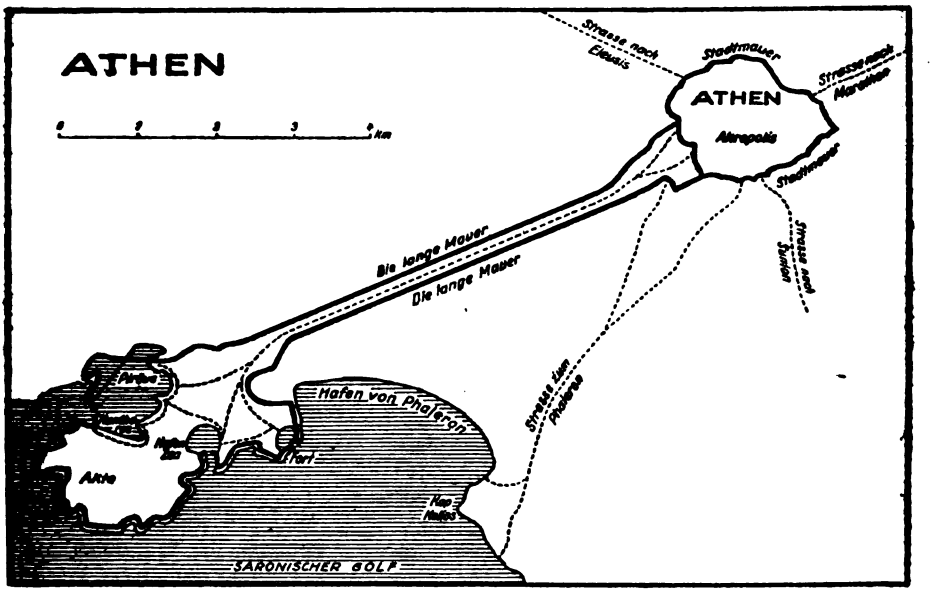


Nr. 23 Stadtplan von Hamburg

Digitized by Google

festen Kleinbuchten Zea und Munichya, des weiten, aus Naturschutz und Festungsbau synthetisch erwachsenen Piräus und der offenen Reede von Phaleron, endlich einem verborgenen Diebs- und Schmuggelhafen ein hochorganisiertes Hafen-Netz. Wie primitiv wirkt daneben das einfache, so lange in seinem Weltruf geschonte, freilich durch Dardanellen und Bosporus von außen vor Überfall geschützte Goldene Horn!

Auch raffinierte Funktionsteilungen finden sich schon im Altertum, wie sie heute Japan mit wohlbedachter Scheidung nicht nur von Friedens- und Kriegsanlagen, sondern auch mit Rollenverteilung, z. B. innerhalb der

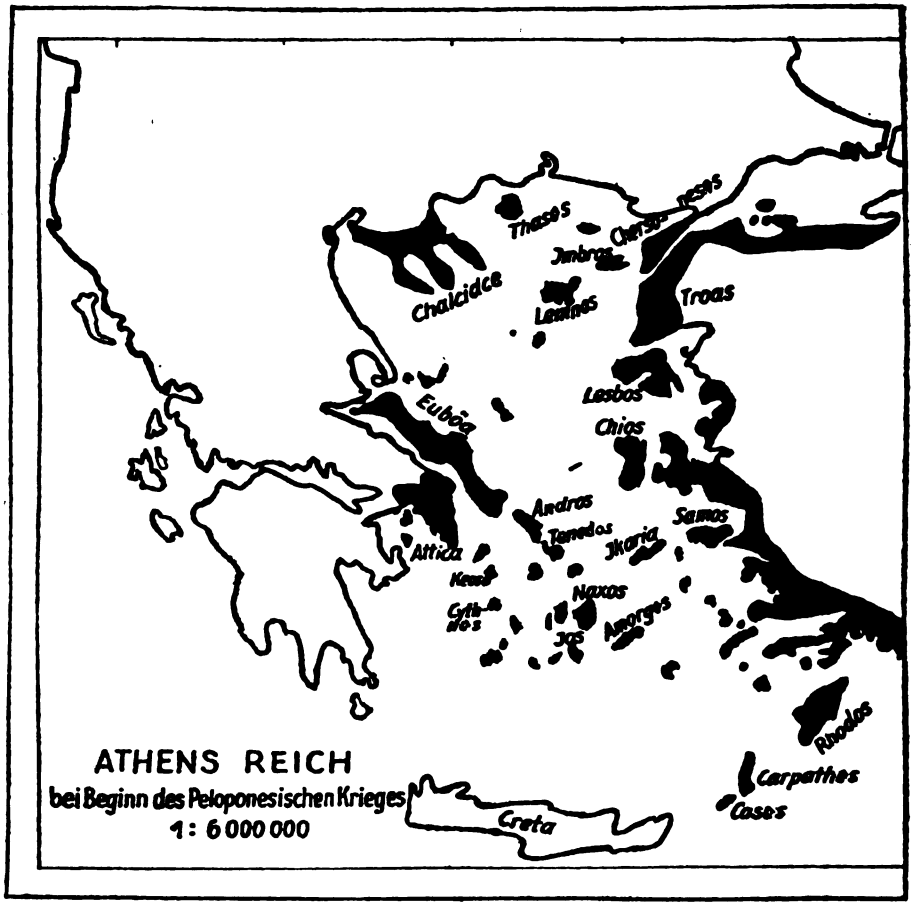


Nr. 24 Athen mit seinen Häfen

Handelstätigkeit von Nagasaki, Shimonoseki, Kobe und Yokohama vornimmt, so daß die normale Japanfahrt zumeist vier Häfen anlaufen muß, während die Mitteleuropafahrt ihre meisten Zwecke in einem Hafen erreichen kann; namentlich die Küstenfahrt, „via ports", ist bald nach der Entdeckung des Monsunreitens von Basra über Hormus, die Malabar-Küste, Taprobane ausgebildet worden. Alexandria besaß einen eigenen Piratenhafen auf der Nordseite der berühmten Pharus-Insel, ähnlich wie heute die Bias-Bay oder Makao mit seinem Opiumhandel des nahen Hongkong spottet. Schon im Altertum wechseln großräumige Zeiten, in denen Inseln vom Umfang und der Bedeutung Siziliens als Basis seemächtiger Unternehmen einheitlich verwendet werden, mit kleinräumigen Abläufen, in denen die Forschung von heute

Digitized by Google

kaum einen ausreichenden Hebelansatzpunkt für die von solchen Stellen ausgegangene Wirkung zu finden vermag. Das Getreideversorgungsproblem Athens aus den pontischen Häfen mit dem Gegenwert der Öl-Monopol-Erzeugung erscheint heutigen Seemächten so modern, daß ein britischer Seeoffizier des 20. Jahrhunderts breite Lehren daraus für die britische See-



Nr. 25 Athens Inselreich

kriegführung zog — ganz abgesehen von der Nutzanwendung, die er ziehen könnte, angesichts des Weltgeltungsverlustes durch den peloponnesischen Krieg und seine Wirkung auf das Zurücksinken der hellenischen Häfen, gleichläufig mit dem sonstigen Fehlertrag einer zerstörenden, vergeblichen Kraftabmessung — für den Peloponnes und für Europa.

Digitized by Google

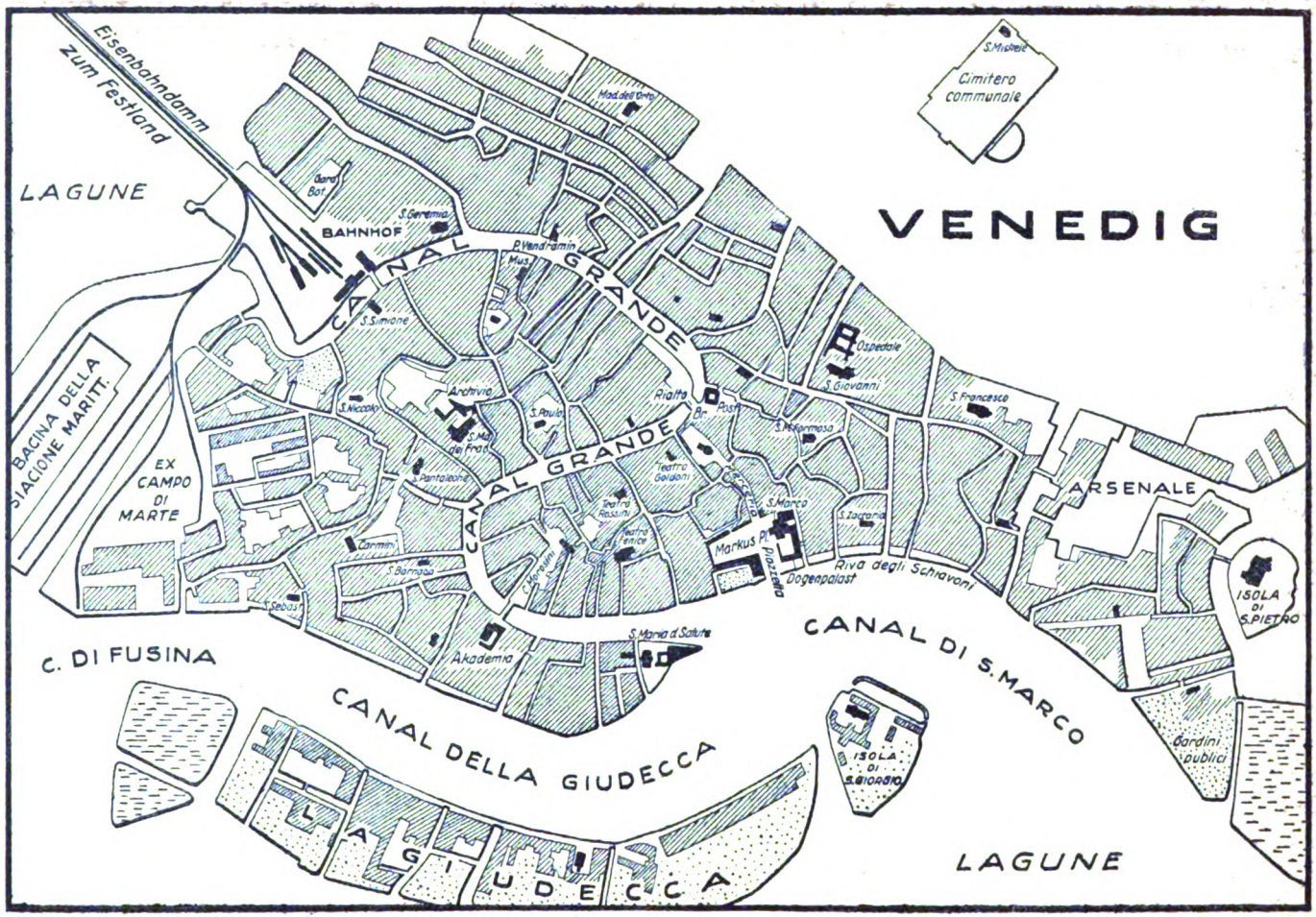
Aber, wie ihre größeren Hinterländer, so sehen wir auch die Welthäfen ihre Kraft periodisch erschöpfen und, wo ihre Lagengunst so groß ist, daß selbst Zerstörungen nicht auf die Dauer zur Ausschaltung führen, da übernehmen benachbarte Häfen vorübergehend, oder in säkularem Wechsel ihre Rolle, wie etwa an der Stelle von Karthago, der von Gibraltar, im innersten Winkel der Adria an der Straße von Malakka, um Ceylon. Nur ganz ungewöhnliches Zusammenspiel mehrerer Kräfte: örtlicher Küstengunst mit vorteilhaften Hinterlandverbindungen und vitaler naher Umwelt gewährleistet eine Dauer über die normale Lebensfähigkeit der schaffenden Kulturkreise hinaus, wie bei Massilia Marseille. Selbst Alexandrien, Athen, Korinth, die Tibermündung, Venedig erlebten lange Perioden rastenden Zurücksinkens, wenn die Handelswege sich verlagern, die Hinterlandverbindungen gestört oder abgeschnürt werden, örtliche Versandungen, Strandverlegungen erfolgen.

So sehr z. B. auch heute noch der Strommündungshafen um sein Dasein kämpft — oft an der Stelle, wohin noch der Atem von Flut und Ebbe, des Gezeitenwechsels reicht —, so glauben wir doch in ihm, angesichts der wachsenden Tonnage, einen zurücksinkenden Typ zu sehen, soweit es sich nur um Umschlag, namentlich an minder leistungsfähigen Wasserstraßen handelt.

Nur wo gewaltige Ströme den Seeverkehr noch fast 1000 km landeinwärts tragen, wie bei Shanghai am Yangtse, da ist noch volle Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit; oder wo eine besondere Hafenbeckengunst die Stromleistung ergänzt, wie bei New York. Vielleicht deshalb sind wir augenblicklich Zeugen des Überflügelns der alten, berühmten Nordseehäfen durch New York, Shanghai und die Gesamtheit der Sundahäfen mit Singapore. Themse und Elbe fangen an, Arteriosklerose-Erscheinungen zu zeigen; an der Weser half man sich durch Vorverlegen des Verkehrs von Bremen nach Wesermünde; Antwerpen und Rotterdam suchen sich durch Ausdehnung des von ihnen bedienten natürlichen und künstlichen Binnenwasserstraßen-Netzes an Rhein und Maas aus der Klemme zu ziehen. Paris ist die Anomalie des tonnenreichsten Binnenhafens, dank seiner Verzehrkraft, die aber einmal schwinden kann wie die der Alexander- oder Cäsarenstadt. So zeigt die Geschichte der Häfen ein wechselvolles dynamisches Spiel, das mehr als viele andere Lebenserscheinungen an die Vergänglichkeit der Leistung gemahnt.

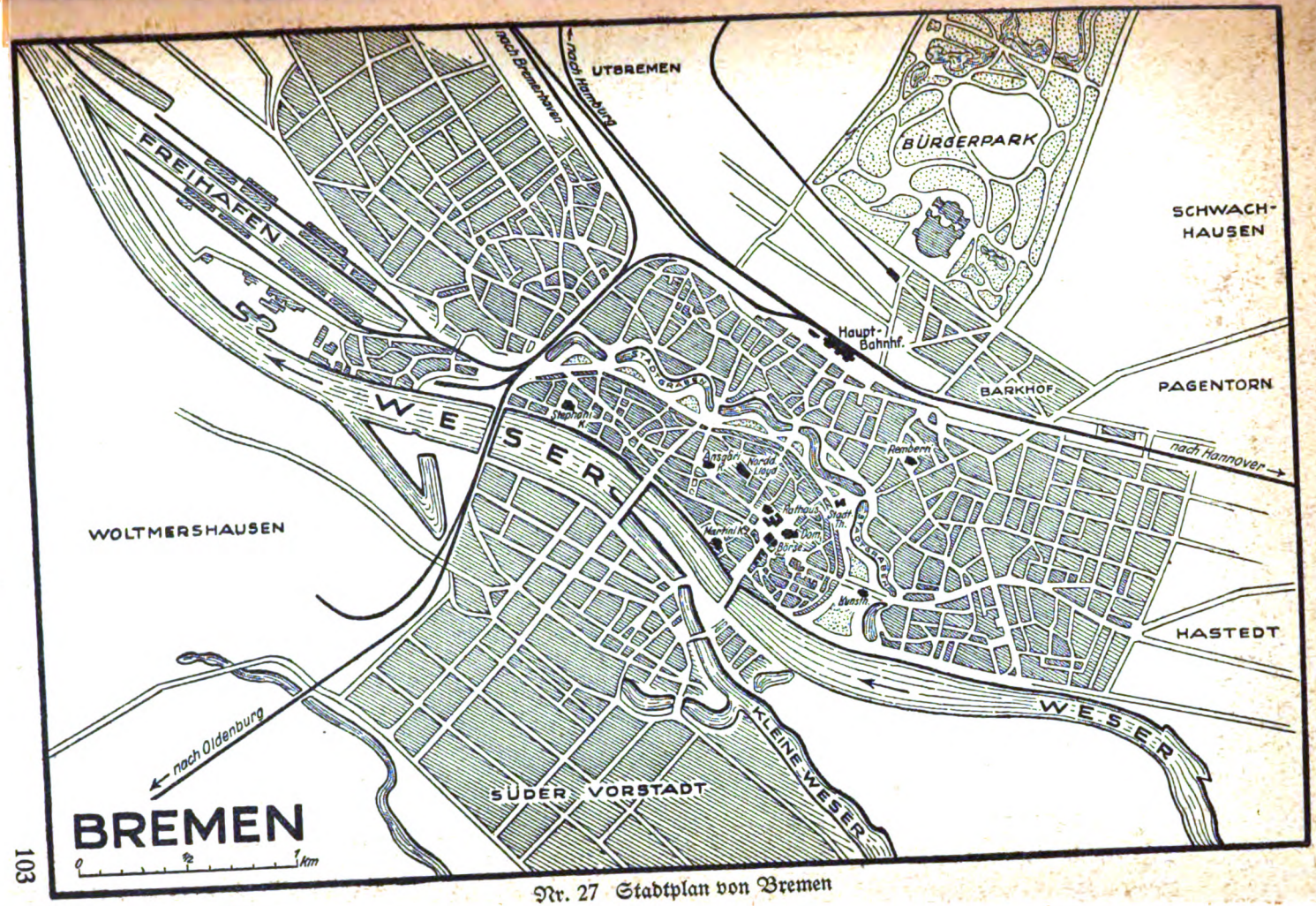
Es wäre reizvoll, einzelne Emporien oder zusammenwirkende Gruppen durch ihre ganze Leistungsperiode hin zu verfolgen; auch wohl zu untersuchen, wie sich der Volkscharakter darin ausdrückt, daß in einzelnen Staatenbildungen, wie im kaiserlichen China, der Staatswille geschichtlich durchverfolgt darauf ausgeht, die Seepforten fast ängstlich zu kontrollieren, womöglich den Verkehr auf eine einzige Stelle mit besonderen Filter- und Übergangseinrichtungen zu beschränken, wie im Altertum Kattigara-Hangtschau-Quinsay,

Digitized by Google



Nr. 26 Stadtplan von Venedig

Digitized by Google



Nr. 27 Stadtplan von Bremen

Digitized by Google

später Kanton, heute Shanghai, neben denen nur wenige andere, womöglich mit Spezialwaren, wohl oder übel offen gehalten werden. Auch das mittelalterliche Frankreich zeigte solche Hafen-Monopol-Neigungen und hat heute noch am Mittelmeer Marseille über alle anderen Plätze entwickelt.

In anderen Lebensformen spiegelt der ungestüme Wettbewerb der Häfen, wie einst in der Hansa, auch bei gewissen bündischen Zusammenschlüssen, den ganzen Individualismus des Hinterlandes wider, wie ihn heute ja auch die US.-amerikanischen Häfen erkennen lassen. Nie wäre doch z. B. dem Angelsachsentum der Gedanke gekommen, wie Altspanien, den Verkehr von der La Plata-Mündung auf einem ungeheuerlichen Umweg über die Vizekönige der pazifischen Küste und Panama monopolistisch nach dem europäischen Herrenland leiten zu lassen! Die eigenen Untertanen hätten sich in fröhlicher Piraterie darüber weggesetzt, die jungfräuliche Königin sich womöglich an ihrem Profit beteiligt. Wie unvermittelt erstand doch von gegensätzlichen Hafenkolonien aus in der Neuen Welt neben der Wiederholung des Kavaliertyps in Virginien der puritanische Typ Neuenglands, von deren Hinterländern aus in der Mitte des 19. Jahrhunderts im amerikanischen Sezessionskrieg die Rundköpfe noch einmal die Kavaliere schlugen. Wie sehr spiegeln, bei aller typprägenden Kraft der britischen Rasse, die australischen Häfen in ihrer Hinterlandwirkung doch auch den nordgermanischen Individualismus wider, so daß man Melbourne die am meisten britische, Sidney die am meisten amerikanische Stadt Australiens nennen konnte, und daß heute von Perth, von Tasmanien, Riverina usw. Sezessionsgelüste ausgehen, die von der „Gemeinwelt" fortdrängen. Andererseits spiegelt Pondichéry das Frankreich des 17., Quebec das königliche, katholische Frankreich des 18. Jahrhunderts wider, sind viele Ostsee-Häfen gleichsam an den verschiedensten Stellen der deutschen Vergangenheit stehen geblieben. Nicht nur in Ceylon ist das kulturwissenschaftliche Bild verschiedener, der Reihe nach hervorgetretener Häfen heute noch auf die vier Jahrhunderte einer Umwerbung der altberühmten Umschlagsinsel durch westliche Seefahrer verteilt, die wechselnden Volkstypen und Zeiten angehörten.

Für den Mitteleuropäer werden in dieser Richtung augenblicklich in dem Gegensatz der künstlerisch so außerordentlich reizvollen, stillen Wasserflächen der Mottlau mit ihrem Kranentor am Danziger Hafen und der fieberhaft aus dem Boden gestampften Betonmassen und Eisenbahnheranführungen von Gdingen, im Spiegel der weiten, aber unbelebten Hafenräume von Stettin und Königsberg gegenüber dem Gedränge in Riga und Reval, wie Helsingfors historische Lehren im Reinertrag destilliert, die ihn an die Zeiten des Abströmens des Weltverkehrs aus dem Mittelmeer und Inneneuropa auf die neuen atlantischen und indozeanischen Auspuffwege zwischen 1492 und 1520

Digitized by Google

mahnen könnten. Alles nachher im Mittelmeer und in Innereuropa, vielleicht aus dem irregehenden Vorgefühl unabwendbarer Verlagerungen heraus, vergossene Blut hat diese Verlagerungen doch nicht hindern können — nur die Mittelmeerkultur und die nordalpine in einem furchtbar verwüsteten Gleichgewicht hinterlassen, aus dem die am meisten kriegführende Weltmacht, Spanien, zwar zuletzt flügellahm ausschied, ebenso wie die Hauptkriegsschauplätze, Deutschland und Italien —, während die Vorteile am meisten den anfänglichen ozeanischen Zuschauern zugute kamen — wie damals England und den Niederlanden, heute US.-Amerika und Japan.

Gerade in der Geschichte der Häfen aber, in ihrem Gestaltwandel vom Blut- und Geräusch-erfüllten Emporium zum stiller und stiller, freilich auch malerischer werdenden Denkmal der Vergangenheit kommt aber der Lebenskraftwandel des Hinterlandes, der zumeist auf den Hafen angewiesenen staatlichen Lebensform am klarsten zum Ausdruck. So läßt ein Sinken der ozeanopolitischen Intensität auch ein Sinken der Atemkraft im Kampfe ums Dasein überhaupt erkennen.

Digitized by Google

VIII

„Inselvölker und Inselstaaten"

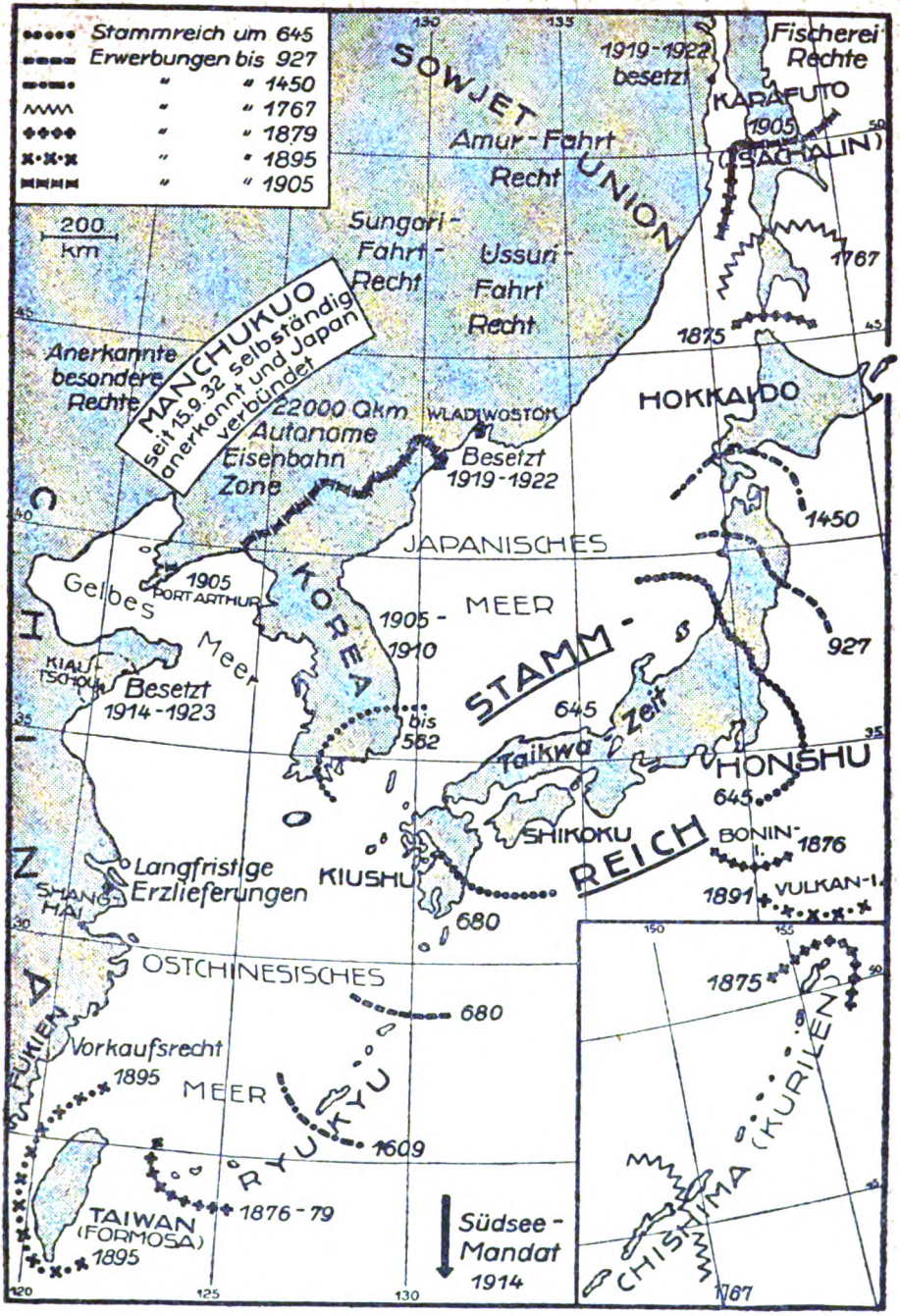
„Inselvölker und Inselstaaten", so lautet der Titel eines unter dem ersten Eindruck des Hervortretens der japanischen Macht nach dem japanisch-chinesischen Kriege geschriebenen Aufsatzes von Ratzel, dem zu Ehren wir diesen Abschnitt mit den gleichen Worten überschreiben, obwohl er besser „Inseln als Kerne von Inselreichen und meerumspannenden Macht- und Wirtschaftskörpern" hieße. Solche um den Inselbegriff kristallisierte Bildungen als Objekt und Subjekt einer eigenen Geopolitik, politischen Erdkunde, Geschichte und Soziologie aufzufassen, dazu erwächst uns eben die Berechtigung aus einigen Aussprüchen von F. Ratzel, die den Kern des Problems so glänzend umschreiben, daß wir sie am besten einleitend hierher setzen: „Kontinentale, littorale und thalassische Verbreitungsformen! Den größten Einfluß übt auf eine Völkergruppe der Übergang vom Land aufs Meer. Daher bezeichnet der Gegensatz von kontinental zu littoral und insular das Größte, was innerhalb einer Völkergruppe vorkommen kann[1])."

„Allen Anregungen und Eindrücken weit offen und zugleich fähig zu sein, sie im Schutz einer geschlossenen Persönlichkeit sicher zu verarbeiten — darin liegt die Gewähr des Wachsens der Lebensentwicklungen bis zur höchsten Vollendung[2])."

„Das eigentliche Gesetz der Seeherrschaft: Große Macht, von kleinem Raum aus geübt, mit weitreichendem augenblicklichen Erfolg, aber auch von vereinzelten großen Entscheidungen abhängig[3])..." Dort findet sich auch die schöne, für die Wiedergabe zu weitläufige Ideenfolge über die anthropogeographische Einwirkung des Ringens mit dem Meere auf den Charakter der Seevölker, und jenes andere Wort: „Weiter Raum wirkt Leben erhaltend...", auf dessen Erkenntnis auch das frühere Begreifen der Raumnotgefahr und vorbeugender Raumsicherung in Inseln zurückzuführen ist. Lesen wir nur etwa, was Ratzel mit gutem Grund aus Schauinslands Berichten über die Seevögel auf der Insel Leysan (einer

[1]) „Anthropogeographie", II. T., S. 433.
[2]) „Inselvölker und Inselstaaten", Kl. Aufsätze, II., S. 295.
[3]) „Erde und Leben", II., S. 291.

Digitized by Google



Nr. 28 Das Inselreich Japan

Digitized by Google

4 qkm großen Lagune mit Atoll, NW-Hawaii) anführt: „Die früher Kommenden hatten die besten Brutplätze. Ihre Jungen gediehen prächtig. Die Verspäteten aber mußten mit den schlechtesten Wohnplätzen vorlieb nehmen. Hier sieht man auch die größte Zahl von verkommenen Vogelkindern mit struppigem Gefieder, von der Salzsoole angeätzten Beinen, hier herrscht die größte Kindersterblichkeit und hunderte von Leichen liegen umher ..."

Da sind Seeraum und Landraum in ihrer unmittelbaren Erzieherwirkung gegenübergestellt; bedarf es eigentlich noch der Nachweise, warum Inseln in Raumfragen des Lebens auf der Erde früher geopolitisch hellhörig werden, als kontinentale Übergangsgebiete? Warum sie, wie etwa Thomas Otways „Venice preserved" so seherisch zeigt, auch die Schicksalsgemeinschaft zwischen Inselvölkern und Inselstaaten stärker empfinden?

„Eine Insel läßt sich geistig und gemütlich ganz anders erfassen und umfassen, als ein natürlich unbegrenztes Stück Festland ...!" Und das gleiche gilt für die Inselgruppe, den Inselbogen, wie das um eine flüssige Kernzelle aufgebaute Reich, von dem es im Fernen Osten G. E. Uyehara in seinem „Political Development of Japan" so schön ausgesagt hat.

Für den um Meere oder Meeresteile, also flüssige Kernzellen, aufgebauten Reichskörper könnten wir als einfachstes Ordnungsprinzip geopolitische, nach der Raumweite aufsteigende Reihen aufstellen, von den kleinsten, zuerst beherrschten Meeren, wie der japanischen Inlandsee, dem Pontos Euxeinos, der Ägeis, den „Narrow Seas" Athens (Salamis!) und Alt-Englands beginnend, und dabei etwa der ozeanographischen Klassifizierung der Meeresräume (Binnenmeere, Randmeere, Mittelmeere, Ozeane) folgen. Ein Übergang von engen Nah-See-Räumen zu weiteren wäre dann z. B. das frühdänische, später die baltische Vorherrschaft anstrebende Sund-Reich. Die nordischen Randmeere, die Japansee, Javasee und Sundasee würden Beispiele von Dominien maris bieten. Als Mittelmeere erscheinen zuerst das romanische, dann das australasiatische, zuletzt das amerikanische einheitlich beherrscht; und solche Herrschaft führt zwanglos zur Geopolitik der Ozeane hinüber, mit dem Ziele der Betrachtung ozean-umrandender Reichsbauten, wie beim India-Meer-Reich, beim Aufbau der pazifischen Stellung US.-Amerikas.

Oder wir könnten den geschichtlichen Ablauf des Daseins von Inselreichen und meer-umspannenden Macht- und Wirtschaftskörpern innerhalb ihres geographischen Erscheinungsfeldes befragen; wir müßten dabei natürlich abgeschlossene Vorgänge, wie das Ideal-Experiment Venedig, von den noch unterm Richter liegenden Fällen scheiden, also den großen Inselreichen von heute. Zu ihnen gehören nicht nur, wie Ratzel 1895 noch rechnete, die beiden großen der Briten und Japaner, die kleinen von Hawaii und Tonga, sondern auch die seitdem als Verschlucker von Hawaii, den Philippinen,

Digitized by Google

Portorico und Haiti, wie San Domingo und vielen anderen kleinen Inseln in die Daseinsbedingungen eines Inselreichs gerückten Vereinigten Staaten von Nordamerika, Australien und Neuseeland, die Niederlande mit Insulinde (von deren etwa 68 Millionen 1920 mehr als 51 auf Inseln leben, 1930 mehr als 60), Italien mit seinen Großinseln und seinem, aus einem fremden, dem hellenischen, Lebensraum herausgeschnittenen Dodekanes.

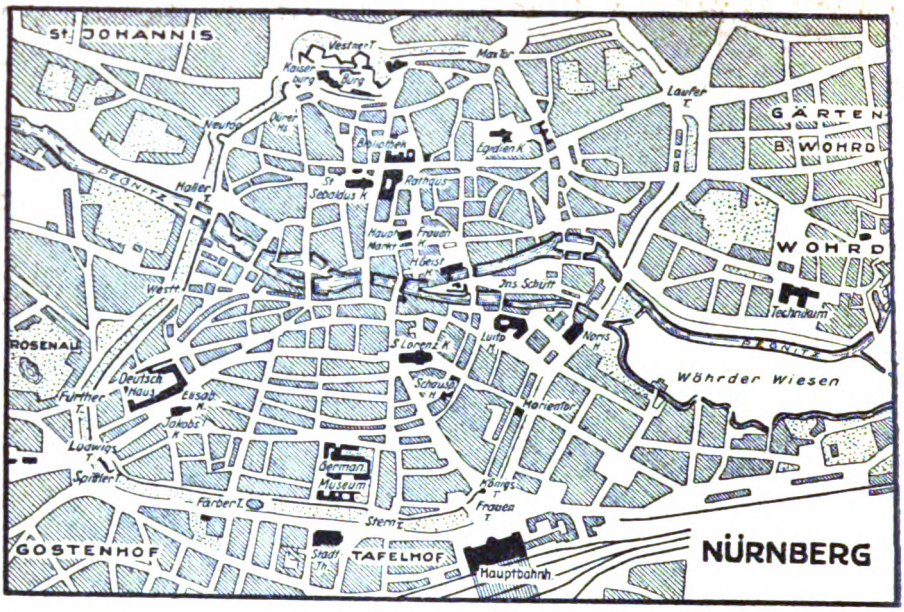
So sehr wir also in den reichen Strandstaaten (litoral, küstenlebig) Lebensformen erkennen, die der Fluch einer gewissen Halbheit nicht zum vollen Wuchs kommen läßt, oder aus Frühblüte verdirbt, wie die Phönikerstädte, Karthago, Genua, Athen (das eigentlich nur ein reiner Seestaat, ein Inselreich war, solange der Bundesschatz in Delos, der Machtgedanke auf dem Meere lag, und diesen Charakter verlor, als Perikles den Schatz in die Akropolis legte): der reine Inselstaat, gar als Kern einer meerumspannenden Reichsbildung, beweist eine große Langlebigkeit und Strahlungskraft durch die Weltgeschichte, sogar gegenüber den von Halbinseln aus aufgebauten Reichen (Rom und sein Mittelmeer-Reich, mit der verhängnisvollen pontischen und nordischen Lücke, Spanien). Er erwiese sein Sonder-Recht allein aus der Geschichte von Venedig durch ein Jahrtausend, der Japans durch zweieinhalb Jahrtausende, selbst wenn wir das Britenreich als überseeisch, als Inselreich erst von Sluys an beginnen, also die Dauer des römischen noch nicht erreichen ließen.

Naturwissenschaftlich die Fälle ordnend, werden wir scharf zwischen dem Verhalten der Insel als Einzel-Staatspersönlichkeit und als Reichskern zu scheiden haben [1]).

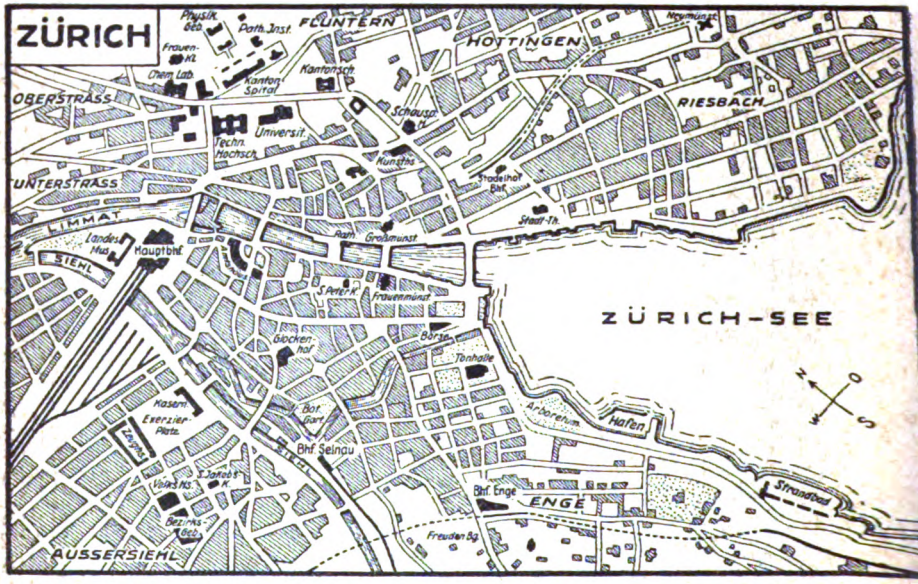
Man könnte im Gegenteil sagen: nur ein Inselkern gewährleistet beim meerumspannenden Reichstyp die lückenlose Vollwertigkeit der Typ-Erscheinung in Kultur, Macht und Wirtschaft; die unheimliche Folgerichtigkeit, mit der die Vereinigten Staaten durch wirtschaftliche Unterjochung von Kanada wie Mexiko diesen Inselkern restlos abzurunden versuchen, den sie ja schon durch den Kanalbau in Panama deutlich von dem lateinisch zu lassenden Teile der Neuen Welt abgegraben haben, umzeichnet einen Machtkörper als Kern eines Zukunftsinselreiches von monumentalen Abmessungen, so daß wir die mög-

[1]) Man mag sich dabei auch mit der widerspruchsvollen Behandlungsweise auseinandersetzen, die Inselvölker, Inselstaaten und Inselreiche bei Ratzels Nachfolgern in der politischen Geographie erfahren, so bei Schöne (Polit. Geographie, S. 16, 61, 127—130), bei Maull, der sie in seiner Polit. Geographie eingehend behandelt (S. 256 ff.), vor allem Treffendes über ihre Frühreife sagt, bei Peschel und Hahn, Langenbeck und Obst, vornehmlich auch in Supans Polit. Geographie, in der scharfe Gegensätze (S. 9 und 21!) zeigen, daß hier eben gewaltige, geographisch heute besser als damals erfaßbare Umwertungen in vollem Gange waren, wo ein etwas herabsetzendes Urteil über Archipelstaaten noch im selben Buche korrigiert wird.

Digitized by Google



Nr. 29 Stadtplan von Nürnberg

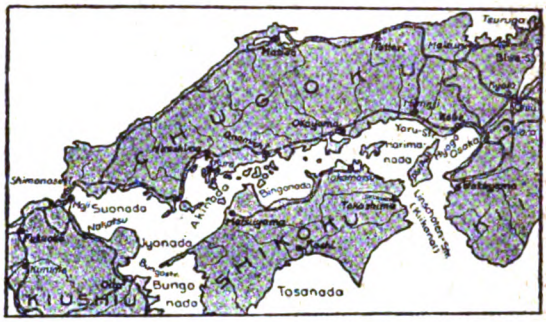


Nr. 30 Stadtplan von Zürich

Digitized by Google

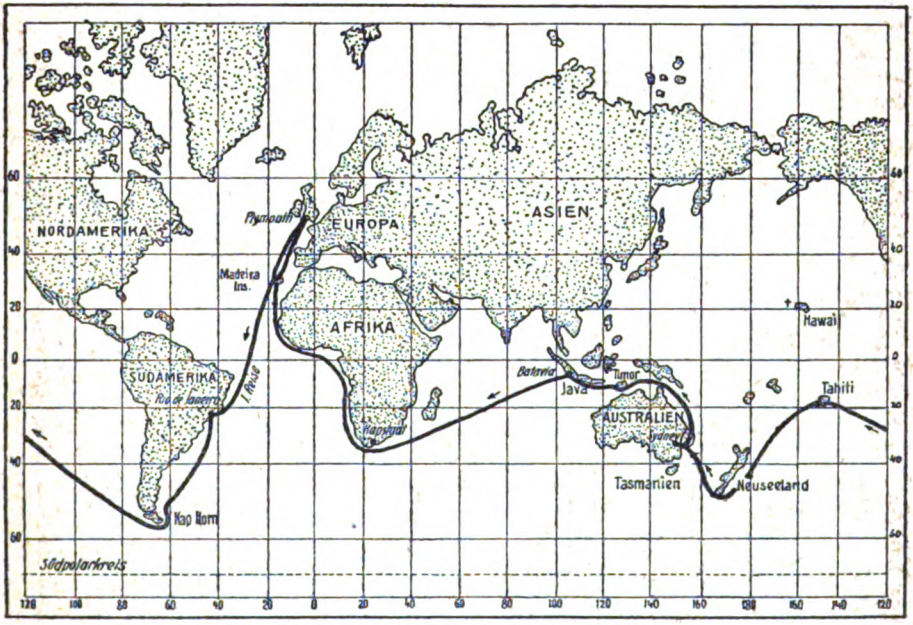
liche Reihenbildung Venedig, Britenreich, Malaiomongolenreich, Oceana der US. nicht verkennen dürfen.

Als Reichskern also ist, wenn die bei den meisten Inseln zuerst an der Küste vorkommende Träge-Stauung überwunden ist, die Einzelinsel wie der Archipelstaat, einmal vom Reiz der Gegenküste überwältigt, eine der aggressivsten Zellenformen. Ein Insel-Reihen- oder Gruppenstaat kann sich unter den verschiedensten Bedingungen zusammenschließen: Vorherrschaft (Großbritannien), Kooperation (Japan, Samoa, Ternate, Tidore, Hawaii), Reihe (Jonische, Sunda-Inseln).



Nr. 31
Japan mit seinen Stammlanden an der Inlandsee

Aber wir kennen andererseits Inseln (Ceylon, Madagaskar), die viele Jahrhunderte als sich selbst genügende einzellige oder doppelzellige Inselstaaten leben, je monotoner ihre Küste ist, desto leichter. Mehrzellige Inseln, wie



Nr. 32 James Cook's erste Südseefahrt

Digitized by Google

Großbritannien, Sumatra, Hondo, Java haben erst jahrhundertelange Kämpfe auszutragen, ehe der Zusammenschluß politisch gelingt. Vielfach ist der ursprüngliche Inselkern, der die Lagengunst begründete, namentlich bei Stadtstaaten, kaum mehr erkennbar, wenn er überwachsen wird, wie in Zürich, Nürnberg, Hamburg, Lübeck, New York, und war doch einst als Stadtkern der entscheidende Ausgangspunkt für die Macht- und Wirtschaftsblüte.

Inselgruppen, Inselreihen, Inselbögen verhalten sich verschieden; und der politische Gewichtsausgleich innerhalb eines Archipels ist natürlich rein morphologisch beeinflußt: er ließ sich in der einer Anordnung, wie der Cykladen, der Gewürzinseln oder des Japanbogens leichter erreichen, als bei so verschiedener Lagen- und Raumgunst wie zwischen Großbritannien und Irland oder innerhalb der Hawaii-Gruppe, wo er jahrhundertelanger, erbitterter Kriege zwischen den Inseln bedurfte. Hier liegt ein geopolitisch verzögerndes, nie ganz auszuschaltendes Moment vor, von dem z. B. der Japanbogen frei blieb, weil sich hier zuerst zur Reichsbildung um die Inlandsee die mediterran begünstigten Inselteile von Hondo, Kyushu und Shikoku zusammenfanden und die Außenfronten der Inseln dann nachträglich dazu beizogen.

Philippinen und Indonesien, die mehr südlichen Inselschwärme der Malaio-Mongolen, waren darin weniger begünstigt als Japan, in dem nur etwa die Außenlage und die erst durch Hideyoshi (1592) zum Reich herangezwungene Sonderstellung der Satsumaner (Riu-Kiu-Eroberung, 1609) noch ein Gefahrenrest war (der Satsuma-Aufstand 1877 ist die letzte Spur davon). In den Philippinen und südlicheren Malaieninseln findet sich die aber auch früher schon, z. B. in Sizilien, Sardinien, wohl auch Irland gewahrte geopolitische Erfahrung des Gegensatzes von Inselrand und Inselinnerem, bei den Malaien und „Toriadja" von den Brüdern Sarasin, z. B. besonders scharf auf Celebes, in Borneo beobachtet, in Sumatra, in den Moro-Gebieten der Philippinen politisch überaus wirksam, da sie hier auch von der amerikanischen Politik als Hebel gegen die Selbstbestimmungsbewegung der Tagalen benutzt wird. Hier zeigen sich, nach innen gewandt, ähnliche Erscheinungen, wie sie — nach außen gekehrt — als starker geopolitischer Antrieb, der Reiz der Gegenküste offenbart. Malaien und Negritos; Singhalesen und Tamilen; auf Ceylon, England und Frankreich, wie vorher Britannien und Bretagne, dänische Inseln und deutsche Wasserkante; Japan in seinem Verhältnis zu Korea und Mandschurei; das alte Königreich beider Sizilien, wie das dritte Italien in seinem Verhältnis zum Balkan: sie alle beweisen, daß wir den Reiz der Gegenküste zur Überschreitung der eigenen als konstanten und mächtigen Faktor, als geopolitische Tatsache von starker Wirkung anerkennen müssen, als Dauerantrieb in die politische Erdkunde einführen können.

Digitized by Google

Das gilt, seit uns an der Schwelle von Mythos und Geschichte das Vier-Inselreich des Odysseus in Wilhelm Dörpfelds „Alt-Ithaka" mit einem Kabinetstück feinster Lokalarbeit für den Sinn des hellenischen Verhältnisses zum Meere beschrieben wurde: Darstellungen, die wir in Alt-Samoa und Hawaii, in der Südsee beim Einbruch der weißen Rasse noch lebendig hätten finden können, wenn alle Seefahrer die Augen dafür offen gehabt hätten wie Cook und Forster. Das gilt für die Archipel-Großstaaten England und Japan, wie für die werdenden ozeanischen Riesengebilde der pazifik-umfassenden Vereinigten Staaten und der Millionen-Zusammenschlüsse der Malaio-Mongolen. Beide werden in der Idee bereits von etwa denselben Menschenmassen getragen: 120 Millionen der Vereinigten Staaten, 6 Australiens, 1½ Neuseelands im einen Fall, 100 Millionen des Japanischen Reiches, 13 der Philippinen, 62 von Insulinde im andern Fall.

Das Wesen insularen, meerbestimmten Denkens überhaupt fand einen klassischen Ausdruck in dem Musterbeispiel insularen Staatsdenkens, dem Venedig der Renaissance, nachdem es die Gotik als den Kreuzfahrer-Transportstaat groß gemacht hatte, als es über die Türen seines Sitzungssaales jene lateinische Inschrift setzte, deren wir oben schon gedachten.

Wahrlich, wenn der Stadt der Veneter sonst nichts über ihre meerbeherrschende Rolle und die geopolitischen Vorbedingungen dazu als Inselstaat eingefallen wäre, sie hätte den unvergänglichen Beweis dafür erbracht, daß sie praktische Geopolitik trieb — lang ehe der Name dafür von irgend jemand geprägt worden war! Das kaum erreichbare Vorbild der Geopolitik der Inselstaaten!

Versuchen wir auf rein geschichtlichem Wege zu belegen, also aus dem Werdegang berühmter oder vergessener Inselreiche — ob sie nun um Inseln oder landwärts versicherte Halbinseln als Herz- und Kernlandschaft entstanden —, was wir an Erkenntnis ihres Wesens bisher gewonnen haben, so strömt uns aus vier Jahrtausenden weltüber Bestätigung zu.

Ursprünglich und vornehmlich finden wir die Insel[1]) auch in der Geschichte als Rückhalt und Schutzraum für sonst verdrängte Gruppen, Stämme, Rassen, selbst unter Verkleinerung oder Vereinseitigung der Lebensformen, die sich ihnen anvertraut hatten. Ein größeres Maß an Einschmelzungs- und Vermischungsfähigkeit heterogener Bestandteile, des Ausgleichs, auch sozialer Spannungen als anderen Teilräumen ist ihnen eigen. Athenische Demokratie; Verteidigung von Tyrus und Karthago durch alle Volksschichten; Einschmelzung von mindestens sechs Fremdüberflutungen und Zu-

[1]) Wie uns die Erdkunde lehrte: Peschel in den heute noch klassischen „Neuen Problemen der vergleichenden Erdkunde", Ratzel in „Inselvölker und Inselstaaten".

Digitized by Google

strömen auf den britischen Inseln, mindestens dreien in Ceylon, Japan, Madagaskar, Java; achten demokratischer Form im aristokratischen Venedig: „Dies ist Euer Doge — wenn es Euch gefällt!" Todesopfer der Insulaner von Bali; (Johar); Eigenart der britischen, hofgehenden Labourpartei; Geschwistergefühl (Dôbo) gegenüber sozialen Spannungen in Japan, länger als in anderen frühindustrialisierten Staaten, sind lauter historische Belege dafür.

Erst auf Fremdeingriffe hin, bei inneren Einschmelzungskrisen mit besonderer, schlagartiger Heftigkeit, wird die oft lange festgehaltene Scheu vor dem Überschreiten der eigenen meerumfaßten Naturgrenze zu Gegengestaden hin überwunden: der Rückschlag kretischer Seeausdehnung auf Eingriffe meerüber hin; Abwehrüberschreitung des atheniſchen Seebundes nach den persischen Expeditionen; sizilische und römische Übergriffe nach Afrika; erste britische Seewendung unter Alfred nach dänischem, zweite nach normannischem, dritte nach spanischem Eingriff, vierte als Rückschlag auf französische Übergriffspolitik, mit Ruheperioden dazwischen; ebenso die erste, zweite (Mitte 16. Jahrhunderts) und dritte (Mitte 19. Jahrhunderts) japanische Außenwendung sind beweisende Vorgänge. Einzelne Großinseln, wie Ceylon, Madagaskar, Borneo, haben die erste Phase heute noch nicht überwunden, sich im Gegenteil, wie das Singhalesenreich, mimosenartig vor dem Tamileneinbruch zurückgezogen, von Anuradhapura über Pollunaruwa nach Kandy.

Auch geschichtlich ist die randständige Inselgruppe oder Insel nach Art des an der fremden Küste verankerten Schiffes (Ratzel) ein besonders beliebter Träger eines an Gegenküsten geübten Handelseinflusses, dem meist der politische Übergriff folgt. Die an solchen Inseln reiche Ägeis liefert uns auch viele, geschichtlich besonders faßbar ins helle Licht der Zeugschaft vorgetretene Tatzeugen, beginnend mit dem epischen Ruhm der Sammelinseln vor Troja, über die weiterhin durch Spatenfunde bestätigte Vermittlerrolle von Ägina, Kypros, den nördlichen ionischen Inseln, auch dem so sehr in der Lage umstrittenen Ithaka, über Rhodos bis zur Rolle von Hydra im Freiheitskriege 1829.

Frühzeitig dienen als Austauschorte auch Flußmündungsinseln an der ägyptischen Küste, die Zinn-Inseln (Kassiteriden) und Rheinmündungsinseln, Tyrus, als künstlich isolierte Schutzreservate städtischer Art die Byrsa von Karthago, Ortygia von Syrakus, wohl auch Tartessos, sehr früh Ormus und andere Randinseln im persischen Golf (wie später Bahrein und Kuweit), mit der Entdeckung der Monsunbenutzung Ceylon selbst als hellenisch-arabisch-chinesischer Umschlagplatz des indischen Seeraums. Damit ist ein dauerndes geschichtliches Leitmotiv angeschlagen, dessen Einzelbedingungen bei der Geo-

Digitized by Google

politik der überseeischen Wachstumsspitzen im einzelnen verfolgt worden sind, als eines unentbehrlichen Werbestücks, Requisits im Aufbau von Inselreichen und meerumspannenden Staatenbildungen.

Auch geschichtlich, wie bei naturwissenschaftlichen Analogien, vermögen wir rhythmische Raſtpausen und Vorstöße, wie die Fang- und Taſtbewegungen von Strand- und Seetieren, bei ozeanischen Reichs- und Staatenbildungen deutlicher zu erfassen als bei kontinentalen. Das hängt zum Teil gewiß mit ihren geschichtlich leichter feststellbaren, weil deutlicheren und zwingenderen Naturgrenzen zusammen. Es ist leicht, bindend über die Zugehörigkeit von meerumgrenzten Landesteilen oder ganzen Inseln auszusagen; schwer dagegen, das gleiche über kontinentale Grenzzonen umstrittener Zugehörigkeit, gar über dünnbesiedelte oder nomadenhaft bewirtschaftete Steppenflächen zu tun. Wie klar sind uns die Seegrenzen, wie unsicher die kontinentalen, z. B. des indischen Lebensraumes, die skythosarmatischen Landgrenzen des persischen, des römischen Reiches, Alt-Chinas, die wüstenhaften Ägyptens bekannt. Wie unsicher tasten historische Atlanten, wenn sie Festlandreiche von Steppendynastien umgrenzen sollen. Wie gut verfolgbar sind dagegen schon die Logbücher des Nearchos, die Seefahrtsangaben der großen arabischen Reisenden, des Seespiegels mohit! Wie viel klarere Vorstellungen können wir uns von den frühen dänischen Reichen, von den Inselwolken-Staaten von Ternate und Tidore, Maskat und Sansibar machen, als von den sonst in viel mehr Einzelheiten bekannten Frühreichsbildungen des festländischen Indien, Burmas, Siams und Annams. Selbst in der Einstellung und Abfindung gegenüber Landverlusten durch das Meer stehen die Inselvölker den kontinentalen Küstenbewohnern an klarer Einsicht in das geopolitisch Unvermeidliche, die Schattenseiten ihrer Vorzugslage voran.

Als Ergebnis einer langen geschichtlichen Beobachtungsreihe mag aber hier festgehalten werden, daß die unheimliche Rolle, die das Meer in der Geschichte der Menschheit als Zerstörer und Entwicklungsfeind, als Strandräuber und Bodenverschlinger ebenfalls gespielt hat, den festländischen Uferbewohnern einen tieferen Eindruck gemacht zu haben scheint als den Inselvölkern.

Vielleicht hängt auch dieses historische Erziehungsergebnis mit der empfindlicheren Halbheit und notwendigen größeren Anpassungsfähigkeit des in doppelter, gegensätzlicher Richtung abhängigen Einzelnen, wie seiner Volkheit zusammen.

Stärker klingen in der deutschen Volksphantasie die Namen von Vineta und Julin, als der Name des am 16. Januar 1362 in einer furchtbaren Sturmflut und gleichzeitigen Bodensenkung untergegangenen Rungholt, das erst nach der Sturmflut von 1634, die Nordstrand und Pellworm auseinanderriß, voll-

Digitized by Google

ständig den Blicken entschwand, dann nach dem Fortspülen der Hallig Südfall wieder sichtbar und vermeßbar wurde, nun wieder unter Schlickablagerungen mit seinen Spuren verdeckt wird, und also eine geschichtlich viel deutlicher verfolgbare Daseinsberechtigung hätte. Auf der andern Seite vereinigt die japanische Volksweisheit unter den vier schrecklichen Dingen Japans Erdbeben, Gewittersturm, Schadenfeuer und Vaters-Gewalt (Jishin, kaminari, kwaji, oyaji), ohne dabei das Meer anzuklagen, das ihr doch Flutwellen, wie die von Kamaishi, landeinwärts sandte, die 1896 eine blühende Stadt und 71,7 % der Einwohner eines Küstenstrichs, 38 % der Häuser in den Pazifischen Ozean hinausspülte — (während die Flutwelle zum Großbeben von 1923 nur 768 Gebäude kostete) —, und im Erd- und Seebeben von Awa im Jahre 684 n. Chr. in Tosa allein 500000 ha in die Tiefe gerissen haben soll. Was 1923 die Landeshauptstadt Tokio zum Teil, den blühenden Seidenausfuhrhafen Yokohama ganz in Staub und Asche legte und den Kriegshafen von Yokosuka mattsetzte, ist ja doch auch ein Seebeben mit Meeresgrund-Veränderungen bis zu 100 m und mehr in der Sagami-Bucht gewesen; aber lange Erfahrung hat mich überzeugt, daß sich auch in diesem Fall die Anklagen nicht gegen das Meer, sondern gegen die unverlässige Erde des Stamminselbogens richteten. Wie ozeanisch ist doch auch die Vorstellung von dem unter den Inseln durchgekrochenen Walfisch als Erdbeben-Erreger, die sich frühgeschichtlich findet!

Die eindrucksvollste Behandlung hat diese Seite des geschichtlichen Verhältnisses der Menschheit zum Meere als Tilger alles Lebens, wie es der Menschheit durch die Sintflut-Erinnerung eingeprägt wurde, von Eduard Sueß erfahren, als er „Das Antlitz der Erde" beschrieb, und mit dem Stande der Überflutungs-Kenntnis im Jahre 1888 abzurechnen versuchte.

Welche ahnungsvolle Größe vorausschauender Fähigkeit er dabei entfaltet hat, das beweisen uns seither die viel zahlreicheren Bestätigungen, als Widerlegungen, die der große Wiener Zusammenfasser durch den Spaten in Ur, im Indusland erfuhr — ganz abgesehen von Wegeners Vision der triftenden Kontinente und den weit über die Tempelsäulen von Puteoli hinaus weltüber (Formosa, Alaska) bestätigten rhythmischen, säkularen und katastrophalen Bewegungen der Küsten aufwärts und abwärts.

Das Meer gibt also innerhalb geschichtlicher Schwankungen zuweilen zurück, was es an sich nahm, aber in einem für die Kulturlandschaft verwüsteten Zustand und mit der historischen Erinnerung unsicheren Besitzes belastet. Wollten wir aber diese Schwankungen im einzelnen betrachten, so gerieten wir aus der Synthese von Raum und Zeit, der Erdkunde und Geschichte, tief in geologische und kosmische Zeitbestimmungen und ihren Hypothesenstreit; und es kam uns nur darauf an, auf die große völkerpsychologische Verschiedenheit in der Ein-

Digitized by Google

stellung der vom Meer berührten Menschheit zu seiner zerstörenden Kraft als kulturgeschichtliches Problem hinzuweisen. Die eine Eigenart sieht in einem versunkenen Landstrich, einer zerrissenen Insel, einem aufzugebenden, landeinwärts gerückten oder von Flutwellen hinabgerissenen Hafen nichts anderes als in einem verschollenen Schiff, über dem die Schiffs-Totenglocke bei Lloyds als letzter Nachruf ertönt und seine Erscheinung im Bereich des Lebens abschließt; die andere bewahrt ein viel raumengeres Ereignis des Landraubs durch das Meer in schreckensvoller Erinnerung und erweitert den Eindruck bis zur weltumspannenden Deukalionischen Flut oder Sintflutsage. Extreme und Zwischenstufen aber sind nichts anderes als Symptome für die mehr oder weniger das Meer und sein Wesen verstehende oder nur von ihm erschreckte seelische Haltung.

Digitized by Google

IX

Küstenlebigkeit

A. Das Wesen des Litoralen zwischen Land und Meer

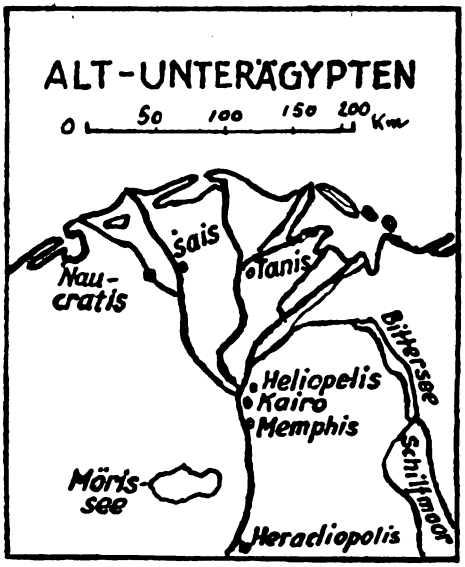
Reine Küstenstaaten erscheinen in der Geschichte mit dem Fluch einer gewissen Halbheit und Zwitterhaftigkeit beladen, der auf dem Küstenvolk als Teil eines größeren Ganzen nicht mit gleicher Schwere haftet — wie ja auch das Sprachgefühl fein zwischen Seestaat und Seevolk, Küstenstaat und Küstenvolk unterscheidet.

Dieser Fluch liegt tief im politisch-geographischen Wesen, im Daseinsgrunde einer doppellebigen Lebensform, ihrem amphibischen Zuge begründet, deren Prägung nicht von einem einheitlichen geographischen Leitzug bestimmt wird, sondern durch die Berührung zweier, z. B. Meer und Gebirge. So ist der Zweck ihres politischen Eigenlebens, zwei Herren zu dienen: auf einer mehr oder weniger langgestreckten, aber nicht raumtiefen Land-Meergrenze, anpassungsfähig an Beide, zwischen ihnen vermittelnd. Sie müssen trachten, dabei ebensoviel an Eigenart zu bewahren, als sich bewahren läßt, wenn man auf der einen Seite sein Schicksal doch nicht ganz dem wogenden Silbergürtel, dem Flutenschutz, „hölzernen" oder „stählernen" Mauern, „linnenen Flügeln" anvertrauen will, auf der anderen Seite aber nicht über das Hinterland, die Raumtiefe des festländischen Haltes, genügend sicher verfügt, — wenn man also auf dem Entscheidungswege vom Festland durch das Litorale nach dem Insularen, Thalassischen, Ozeanischen halbwegs im Litoralen steckengeblieben ist.

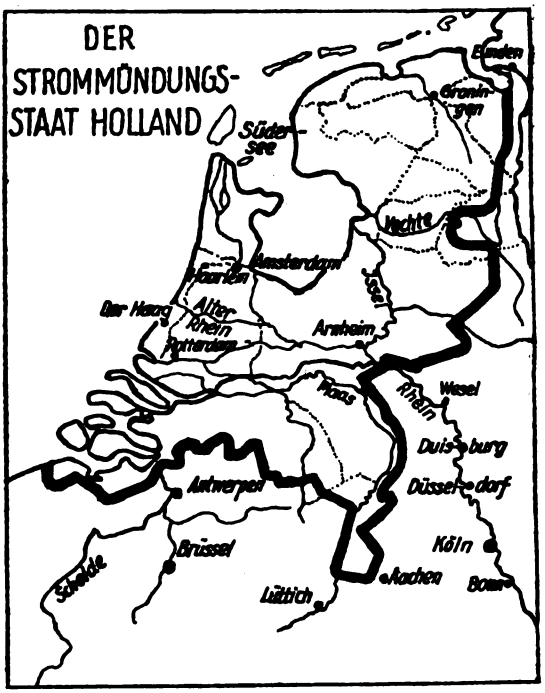
Das Bewußtsein des Haftens am kontinentalen Hinterland hat oft genug das entscheidende Anvertrauen an das Meer in den geschichtlichen Reihen küstenstaatlicher Entwicklung verhindert, die von den Phöniker-Städten, den Phokaern, Achaiern, Ligurern, Pisanern und Genuesen, den Kataloniern, der deutschen Wasserkante mit ihrer Hansa bis zu den Strandstaaten von heute, Chile, Hedjas, Assir und Maskat aufsteigen; es hat doch andererseits oft den Einsatz des ganzen, über See gewonnenen Küstenreichtums für ein lebensfähiges Hinterland erzwungen. In diesem Fluch der Halbheit liegt die Gefahr für Charakter und Dauer in der Selbständigkeit des Küstenstaats, aber auch

Digitized by Google

die Gewähr einer großen politischen Lebenszähigkeit der Küstenlandschaft als Teilzelle großer Zellengemeinschaften, die Möglichkeit des immerwieder Reichwerdens durch größere Anpassungsfähigkeit, Doppellebigkeit, die Dauerkraft des Anhaftens zwischen Land und Meer. Der Schatten der mangelnden Raumtiefe liegt viel weniger drückend auf einer stärkeren Spielart der Küstenstaaten, den Strommündungs- (Ästuar-, Delta-) Staaten, wie Alt-Unter-Ägypten, Niederlande, Portugal, die deshalb die politische Erdkunde (Ratzel, Maull) scharf von reinen Küstenstaaten oder Küstengassenstaaten (Maull) unterscheidet. Jene empfangen aus der Tiefe ihres Stromeinzugsgebietes den stärkeren Schutz einer weiteren politisch-geographischen Kraft, der potamischen, je mehr sie eine ganze Strommündung umfassen, desto mehr (wie die Niederlande an Rhein und Maas, Danzig an der Weichsel, Rumänien an der Donau, Louisiana am Mississippi, das alte Unterägypten am Nil, das alte Sind oder Irak). Schon an kleinen



Nr. 33
Der Strommündungsstaat Alt-Unterägypten



Nr. 34 Die Niederlande

Digitized by Google

Stadt-Staatenbildungen läßt sich hier ein auffallender Unterschied in der nachhaltenden Kraft erweisen. Man braucht nur das mehr strom- als küstenlebige Hamburg oder Shanghai mit dem rein küstenlebigen Genua, Triest oder Kobe zu vergleichen, oder dies wieder mit dem zugleich stromlebigen Osaka, um den Unterschied im kleinen zu erkennen, wie ihn auch ein Hafentyp wie New Orleans, etwa mit dem von Galveston verglichen, verrät. Auch, was New York über die vielen anderen atlantischen Küstenstaaten der Union erhob, war eben doch die stromerschlossene Raumtiefe des Hinterlandes bis zu den kanadischen Seen, also der Hinzutritt des potamischen Motivs zum litoralen.

Wieviel stärker steht der Ästuarstaat Holland, der Niederlande, der Stromunterlaufstaat Rumänien rein litoralen Bildungen gegenüber wie dem Trapezunt-Kaisertum, Ligurien, Genua, den pontischen Reichsbildungen; wieviel früher fällt das litorale Arrakan in Fremdgewalt, auch die Coromandel- und Malabar-Küste, als das stromtiefe übrige Birma, der Mündungsstaat Cambodja oder Annam im gleichen Kraftfeld.

Noch ein weiterer Typ mehrströmiger Mündungsstaaten ließe sich aufstellen: Portugal mit Minho, Duero, Tejo und Guadiana, das alte Jonien, die baltischen Landschaften in ihrer Gesamtheit, die pontischen Reiche gehören ihm an. Jedenfalls hebt sich der Typ Phönikiens, Achajas, Liguriens, des späteren Genua, der Malabar- und Coromandel-Küstenstaaten (Travancore), Chile, der australischen und pazifischen Küstenstaaten deutlich davon ab.

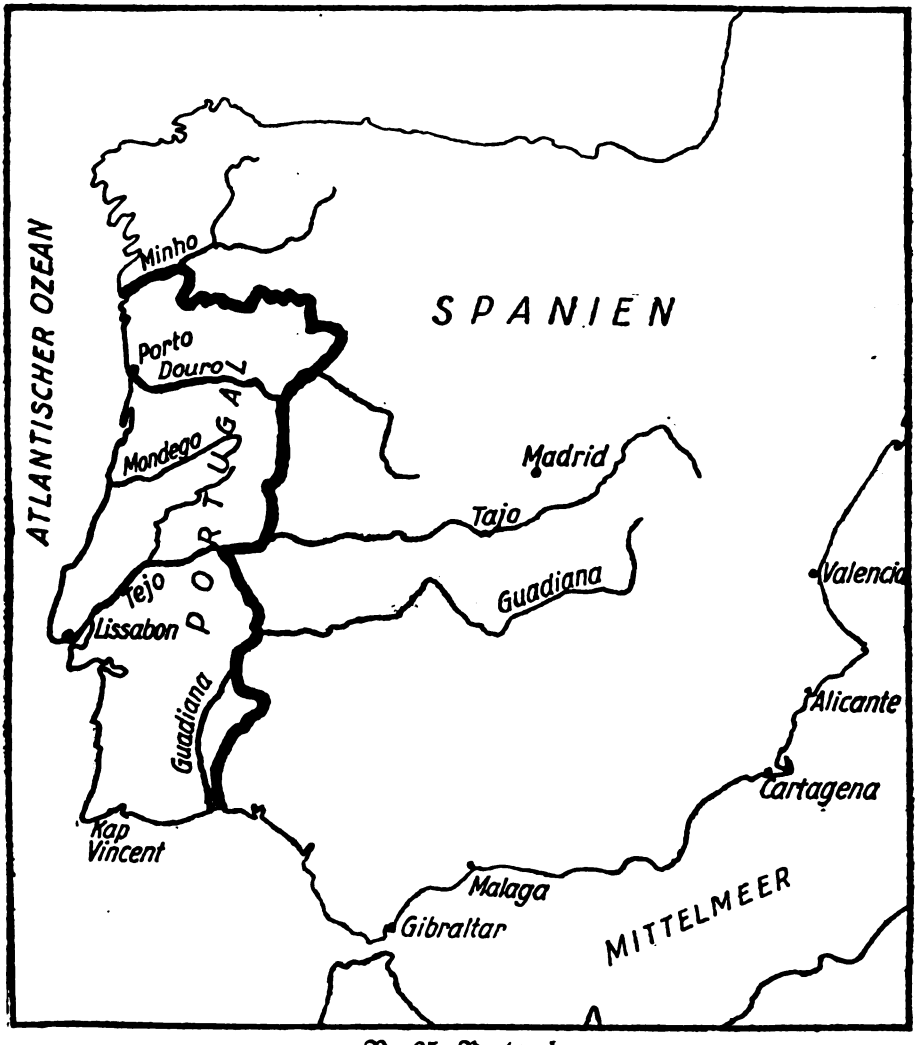
Wir können also schon Reihen aufstellen, wenn wir von einer Lebensform die Aussage machen, daß sie küstenlebig, in ihrem ganzen Dasein entscheidend durch ihr Verhältnis zur Längslage an der Küste bestimmt sei. Wir sind uns auch darüber klar, daß wir damit einem Staat als zoon politikon einen amphibischen Zug geben, mit der biologischen Zumutung: sowohl küstenhaftend als hinterlandabhängig dennoch vom Meere leben zu müssen. Das ist eine Auflage, unter deren Druck der strombestimmte, potamische Küstenstaat nicht so belastet wird wie der rein litorale. Dieser wird also noch mehr auf Vermitteln angewiesen sein, auf Saugen aus Meer und Hinterland zugleich, auf Tragen auf beiden Achseln, Anhaften am Strande — auch wenn darüber Selbstbestimmung verlorengeht — auf Ergänzung-Suchen über See. Biologische Vergleiche mit dem Wesen vieler Strandtiere drängen sich unwillkürlich auf. Bei der Gruppen- und Zellenbildung kommt noch mangelnde Tiefe, gesteigerte Abhängigkeit von exponiertem Küstenstraßen-Längsverkehr hinzu, was z. B. die Geschichte der Feldzüge an der Riviera so auffällig erkennen läßt.

Darum nicht zuletzt wird uns Genua, mit seiner Riviera nach Morgen und Abend, geradezu zum Typbild des Küstenstaates, bei dessen Aufsuchen wir gut tun, schon durchgelebte Experimente von solchen Beobachtungsgegenständen

Digitized by Google

zu scheiden, die ihre größte historische Spannung noch vor sich haben, wie Chile oder Kalifornien.

Daneben stehen zahlreiche Staatenbildungen mit sehr starkem litoralen Einschlag, wie die australischen, die sich erst langsam ihrer Raumtiefe nach innen



Nr. 35 Portugal

zu bewußt werden und sich ihrer zu bedienen lernen, mit der Mehrheit ihrer Bevölkerung aber noch küstenhaftend sind; oder die großen Inseln und Halbinseln der Malaien mit wesensverschiedener Bevölkerung im Innern und am

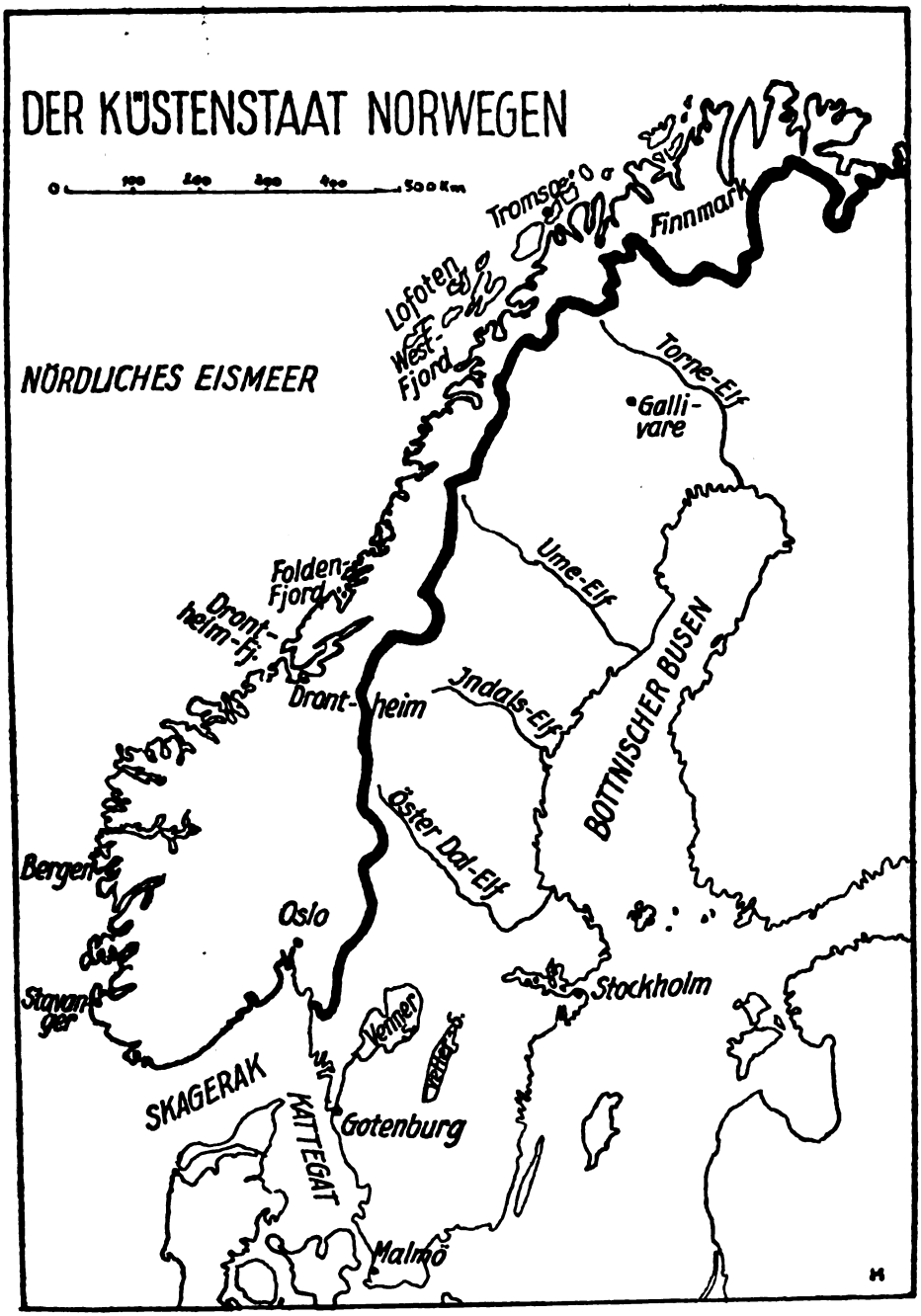
Digitized by Google

Küstenrande. Zu den historisch gewordenen Vorbildern gehören die phönikischen Stadtstaat-Bildungen, die punischen Reiche, viele hellenische Staats- und Ländergründungen, pontische und baltische Mächte, die wiederholten Organisationsanläufe der illyrischen Provinzen des dalmatischen Litorale oder Primorje, neben denen die Bezeichnung „Küstenland" mehr nur eine aktenmäßige Existenz fristete. Katalonien, aber auch die Restzustände der Maurenstaaten Spaniens, zeigen sich als küstenlebige Schöpfungen der Bewässerungs-Kultur; vor allen andern aber bleibt als wahres Vorbild in Frieden, Krieg und allen Übergangszuständen zwischen beiden: Genua und seine aus dem frühen Ligurerreich hervorgegangene Riviera. Aber auch die alten japanischen Küstenstraßenprovinzen (Dô) sind ein klassisches Beispiel einer von Meeranliegern geschaffenen Organisationsform.

Als selbständige Typen unserer Tage finden wir Chile: 4200 km lang und 15—300 km breit, bei über 750000 qkm (750572) — ein nur durch die Flotte zusammenzuhaltendes Meerlängs-Gebilde als Prototyp moderner Küstenstaats-Größe; daneben Norwegen nach seiner Trennung von Schweden: in seiner Abhängigkeit von England der dort beliebteste Teil einer raffiniert zerstückelten und geschwächten Gegenküste, und die ähnlich konstruierten, doppelküstigen „Verbündeten Malaienstaaten". Dazu kommen die litoralen Züge Australiens, des pazifischen Westens in Amerika, das Verhältnis der im Grunde küstenfeindlichen neuen Türkei zu ihrer Küste mit ausgesprochenen wehrpolitischen Abstoßzügen, wichtige Teillandschaften wie Travancore in Indien, das Sind, die portugiesischen Kolonien in Afrika, Kalifornien. So ist die Beschäftigung mit Küstenstaaten als gesonderten Formen auch heute noch zu rechtfertigen, obwohl sie bei modernen Raumgrößen scheinbar zu den überlebten und archaischen gehören.

Wir fragen uns dabei zuerst — im Anschluß an O. Maull: handelt es sich um einen „archaischen Typ" etwa, wie die Paß-Staaten, die Becken-Staaten — (die von einer zu einseitigen, zu raumschwachen geographischen Kategorie beherrscht sind, als daß sie sich im großräumiger organisierten Weltganzen noch selbständig fortbehaupten könnten, und die langsam Teile eines größeren politisch-geographischen Ganzen werden müssen) —, oder um Lebensformen mit Zukunftsmöglichkeit, mit Zukunftssicherheit? Werden litorale Bildungen mehr als Mittelstaats-Zukunft haben können oder in Kleinstaat-Enge zurücksinken müssen? Ihre naturbegründete Halbheit aus der geopolitischen Eigenart heraus wurde schon zugegeben: sie sind weder von der See, von der Küste her, noch vom Festland, vom Hinterland her im vollbewußten Besitz des Schutzes einer starken geographischen, formerhaltenden Kategorie. Sowohl das Hinterland mit seiner Raumwucht als auch Gegenküstenmächte, überseeisch zugreifend, strecken begehrlich die Hand nach ihnen aus.

Digitized by Google



Nr. 36 Norwegen

Digitized by Google

Befragen wir nun die Lehren geschichtlicher Bewegung, die geschichtlichen Vorgänge (Präzedenzfälle) nach ihren Aufschlüssen! Da steht zur Beobachtung: das Ringen zwischen Genua und Venedig, mit seinem schlechten Ausgang für den reinen Küstenstaat gegenüber dem reinen Inselstaat; zwischen Niederlanden und England; die Erfahrungen des früheren dänischen Küstenreiches, die Geschichte der Hansa, schon vorher die der Phokäer, Jonier, Ligurer, der späteren Küsten-Griechen und Romäer, der Punier, der arabischen Küstenreiche in Spanien gegen Kastilien, in Arabien selbst gegen Nedschd, die sich heute wiederholen; die Einklammerung Indiens durch die Schwächen seiner Küstenreiche an Coromandel- und Malabar-Küste; die Überwindung der hinterindischen Staatsbildungen mit Ausnahme des Menamstromstaates Siam durch überseeische Fremde. Daraus ergeben sich gewisse, dem Typ gemeinsame Gefahrenreihen, die für ein eigenes Machtleben von reinen Küstenstaaten auf die Dauer verhängnisvoll erscheinen.

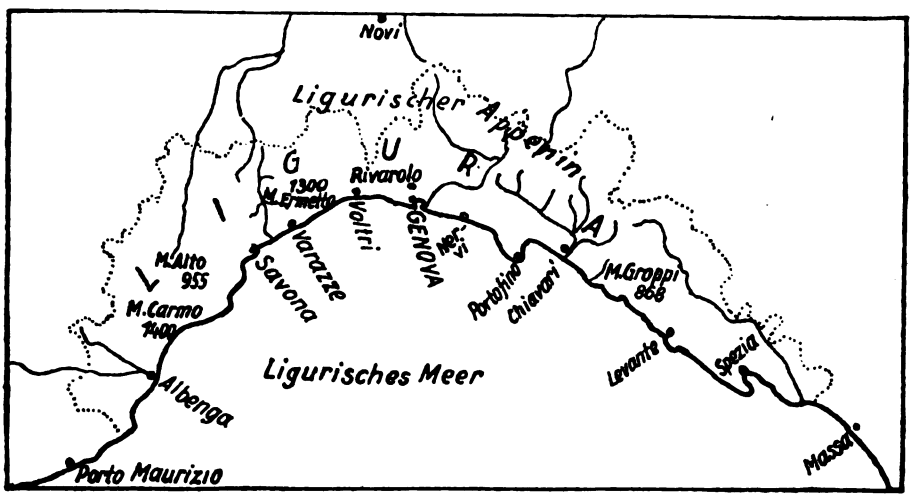
Andererseits aber sehen wir unter ihnen viele höchst lebensfähige, rein litorale Teilzellen in Zellengemeinschaften von höchster Vitalität als ganz besonders geschätzte, durch vielfältigen Wandel der andern Teile hindurch in ihrer Form beständige, wohl erhaltene Teilorgane. So sind die japanischen Gaue, die Malaienstaaten fast alle rein litoral, wie auch einige der leistungsfähigsten britischen Counties, der richtunggebenden Teilstaaten Nordamerikas. Bildungen, wie Küsten-Land und Dalmatien des alten Österreich, bald in venezianischem Transadria-Besitz, bald in Konstruktionen wie Napoleons Illyrischen Provinzen in überseeischem, bald in Hinterlandbesitz, waren immer nur vorübergehend teilbar und zerreißbar.

In allen diesen Fällen erweist sich die Anpassungsfähigkeit, die Doppellebigkeit, die Zähigkeit des Lebensraumes in der Anlehnung als praktischer Vorteil, der allerdings zugleich die Gefahr der Charakterlosigkeit beim Alleinstehen begründet. Die Vorstellung der Qualle, der Molluske, drängt sich auf, die zwischen der Ebbe und Flut innerhalb der Gezeitenspannung umhertreibt, wie der Küstenstaat zwischen den politischen Gegenpolen: entweder Auffaugung vom Hinterland her oder Übersee-Abhängigkeit. Und es wird klar, daß Lebensformen, die sich auf solche Spannungen einrichten müssen, besonderer innerer Vorkehrungen in ihrer Struktur bedürfen, um dieser Gefahr vorbeugend zu begegnen.

Nahe liegt es dabei, zuerst einmal zu prüfen, wie denn der Küstenanteil, der Seezutritt des deutschen Volksbodens, vor dem Kriege gestaltet war, der so schwere Verluste erlitt. Die norddeutsche Wasserkante, der Restzustand eines ausgedehnten Küstenzutritts, der sich vom heute französischen Westflandern bis nahe an Petersburg erstreckt, war mit im Ganzen 300 km an der Nordsee, 90 des kimbrischen Rückens und 1350 der Ostsee in 6 Küstenbezirke eingeteilt:

Digitized by Google

Neufahrwasser (I), Stettin (II), Kiel (III), Husum (IV), Bremerhaven (V), Wilhelmshaven (VI). Diese Einteilung lief der wahren Küstenbedeutung zuwider, echt landfest vom rechten Flügel herein, nicht etwa nach der umgekehrt laufenden ozeanischen Wichtigkeit numeriert, in sichtlicher Anlehnung an die Armeekorps-Nummern des Landheeres. Auch sonst war die deutsche Küstenorganisation dem Binnenland fremd, das eher küstenbang als seefreudig, in seiner Seelenstimmung ein Vorzeichen von drohender Rückbildung bot. Nicht anders stand es mit dem, was man „weiland" österreichisches Küstenland und Dalmatien nennen kann. Hier war die Flottensprache – vorwiegend italienisch und slawisch – ein böses Vorzeichen für die Fähigkeit der Zentral-



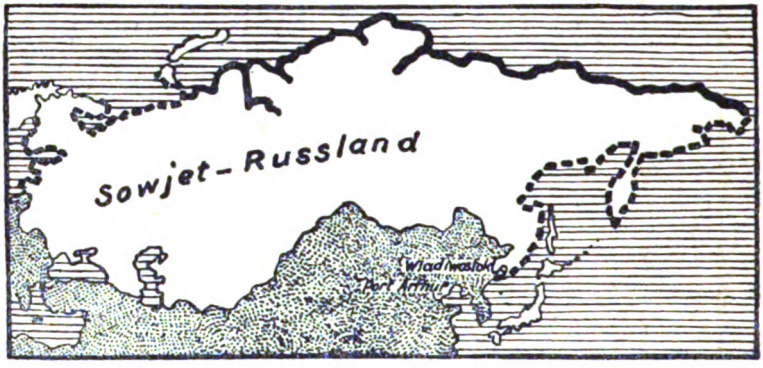
Nr. 37 Ligurien

mächte, diesen Teil ihres Seezutritts festzuhalten –, wie denn auch der Beamte und Seeoffizier mit Vorliebe Litorale, Primorje sagte, um nur ja nicht das Küstenland mit deutschem Namen zu nennen. Mit den 894000 Einwohnern auf 8000 qkm des eigentlichen Küstenlandes und den 650000 Einwohnern auf 12835 qkm Dalmatiens bei einer Breite von nur zwischen 70 und 2 km und mit mehr als 700 km Küstenentwicklung war es eine ausgesprochene, aber leider dem Habsburgerstaat wesensfremde Küstenbildung.

Ähnlich stand es mit der organisatorischen Küstenbehandlung des dritten, im Weltkrieg zum Krüppel geschlagenen Kontinentalen, des alten Zarenreichs. Aus seiner Küstenstruktur, zum mindesten am Pazifik, geht klar hervor, warum er von seinem riesigen nordpazifischen Küstenanteil von der Mitte des 19. Jahrhunderts auf den Rest von heute zurückgleiten mußte. Auch die russische Küstenprovinz im Fernost (primorskaja oblast) ist vom Standpunkt

Digitized by Google

der Fortlebensfähigkeit russischen Küstenbesitzes am Pazifik gegenüber den Ostasiaten eine geradezu verrückte politisch-geographische Konstruktion: ein Raum von 1854236 qkm, mit ganzen 223336 Einwohnern zur entscheidenden Zeit – also mit einer Volksdichte von nur 0,12 auf den qkm, mit 9000 qkm Inseln, über 9000 Seen und einem von 1922 bis Ende der zwanziger Jahre völlig entwaffneten Stützpunkt: dem Völkermischkessel Wladiwostok, der über Land an einem dünnen, 9000 km langen Geleise hing und nicht den Osten beherrschte, wie sein Name verhieß, sondern völlig von der östlichen See her beherrschbar war. Ein Glück nur für die Russen, daß auch ihre japanischen Seegegner nicht alle Folgen aus dieser Tatsache zogen, selbst nicht aus zweimaligen, fast klischierten Feldzügen, während Japan sie doch in Korea mit



Nr. 38 Rußland am Pazifik
■■■ ganzjährige Eissperre, ▪▪▪▪ halbjährige Eissperre

seinen dortigen Küstenkriegserfahrungen gezogen hatte. Ein Glück ferner war es für die westpazifischen Festländer, daß Japan seine alte kluge, von der See her bestimmte litorale Provinzialgliederung der Zentralisierung opferte, daß auch die Vereinigten Staaten noch etwas hilflos dem abnormen Kalifornien gegenüberstehen, mit seinen 409973 qkm, bei etwa 50 Millionen Fassungsfähigkeit und seiner dünnen Menschenschicht von an der Jahrhundertschwelle dreieinhalb Millionen, davon zwei in zwei Hafenstädten.

Ist aber das Bevölkerungsgemisch einmal erst in eine solche Küstenbildung eingesickert, so helfen – wie beim russischen oder amerikanischen Küstenstaat – nachträglich eingebaute derbe Filtereinrichtungen wenig. Denn gerade in solchen Bildungen ist das Aufeinandertreffen und die Symbiose nordischer und tropischer, wesensverschiedener Arten, Kulturen und Rassen auf lange Sicht am ehesten möglich. Karthago, Venedig, Singapore, Shanghai, Port Said, Bombay sind schlagende Beispiele dafür. Wenn man nicht will, daß Küstenlandschaften solche vom Gesamtkörper abweichende Typen und uner-

Digitized by Google

wünschte Sonderart auf die Dauer damit Gefahr für die Zugehörigkeit hervorbringen, dann müssen in der Struktur ganz besondere Schutzmaßregeln und Auffang-Vorrichtungen angebracht werden, wie sie ja von den Wachstumsspitzen vielfach ausgebildet werden (Hafenviertel, Einwandererstationen).

So ist es denn auch immer eine eigenartige Färbung und Brechung, die alle von solchen küstenlebigen Wesen ausgestrahlten Kultur-, Macht- und Wirtschaftsgedanken erfahren, auch wenn sie nur vom Hinterland weitergegeben oder, über See empfangen, ins Hinterland hineingeleitet werden.

Phönikische, kretische, venezianische und genuesische, alt- und neukatalonische, kalifornische, küstenaustralische Beiträge zu den über weite Kulturkreise, Machtbereiche, Wirtschaftszonen wandernden Stilformen zeigen uns gerade auch durch kulturpolitische Symptome, welches zähe Eigenleben in Küstenstaaten steckt, auch wenn sie in größerem Machtbereich scheinbar aufgegangen sind. Wie die Methode der Schlieren-Untersuchung sonst nicht faßbare Wellen, Verdichtungen, Andersartigkeit eines nur scheinbar gleich durchsichtigen und gleich durchgängigen Mittels (Milieus) verrät, so wirkt eine küstenbestimmte Zelle in größeren Lebensformen. Wir erhalten so gerade am Küstenrand den besonders wertvollen Anhalt zur Prognose, ob sich politischer Besitzwandel vorbereitet, ob ozeanische Eindringungslust vorwaltet oder die Fähigkeit des Hinterlandes, sich gegen sie zu behaupten.

B. Zur Geschichte der Völkerpsychologie von Küstenstaaten und ihres Verhältnisses zum Meer

Keine Küste der Erde trägt so deutlich, zeigt so sinnfällig in den heute noch ihrer Kulturlandschaft eingeprägten Runen der Vergangenheit und in den städtebaulichen wie wehrtechnischen Zügen der Gegenwart die Wesensart litoraler, küstenbestimmter Staatsbildung im vielgestaltigen Antlitz, wie die Landschaft zwischen Marseille und Spezia am Golf von Genua: die „Riviera". An keinem anderen Gestade wird es daher lohnender sein, diese wesentlichsten Züge im einzelnen geschichtlich zu belegen. Zwar besitzt heute diese ganze, immer zu schmale Küstenlandschaft kein staatliches Eigenleben mehr, sondern ist unter zwei seemächtige Hinterlandstaaten Italien und Frankreich aufgeteilt; sie kann also als Lebensform unserer Zeit mit reinen, selbstbestimmenden Küstenstaaten, wie Chile, mit immerhin autonomen, wie Travancore, oder gar mit den bedeutenden Ästuar- (Strommündungs-) Staaten der Niederlande, Portugals nicht unter gleichem Maßstab verglichen werden.

Digitized by Google

Aber die wesentlichste historische Lehre liegt vielleicht in der Tatsache, daß zwei geradezu als Reinbild (Prototyp) verwendbare litorale, uferlebige, ripuarische Staaten in geschichtsreichen Landschaften, wie die ehemals phönikische Küstenstrecke und die französisch-italienische, ihre Eigenstaatlichkeit nicht behaupten konnten und mit ihren Völkerpersönlichkeiten ohne fremde Anlehnung lebensunfähig wurden.

Eine Lehre vor allem für die baltischen Küsten-Staaten.

Innerhalb einer trotz allen Rückschlägen auf Großräumigkeit und hinlängliche Wehrtiefe zustrebenden Entwicklung aller Gestaltungen, die uns die politische Erdkunde beschreibt und die Zeitgeschichte erkennen läßt, scheint für so schmale, beiderseits angreifbare Streifen keine Möglichkeit selbständiger Dauer mehr zu bestehen, sobald das Hinterland zur vollen Wirkung in seiner Lebenskraft gelangt ist.

Rußlands Druck zur Ostsee 1936 ist ein mahnendes Beispiel!

Die Erkenntnis des Zwanges ihrer Einfügung in größere Gestaltungen drängt sich ihnen selbst und dem objektiven Beobachter auf, wenn bei dieser Einfügung auch (namentlich im Falle der genuesischen Riviera) die Eigenart stärker gewahrt blieb, als sie andere Teile dieser größeren Gestaltungen aufrechterhalten können.

Wie liest man zunächst diese Züge in der Kulturlandschaft der Uferstaaten? Von der Wasserfläche her wirken sie überhöht, kulissenartig, mit sinnfälligem Ausdruck der auf einen schmalen Streif zusammengedrängten Verkehrsfähigkeit; Lebensadern, Straßen, Bahnen, miteingezwängte Kanäle (z. B. von Berieselungssystemen), Telegraphen, Häuserreihen sind aneinandergepreßt, wohl auch terassenförmig übereinandersteigend wie namentlich im Stadtbild von Genua. Eine vom Meere her leicht angreifbare, durchbrechbare Grundlage für Staatsleben und Wehroperationen zeigt sich so offenbar, die jeder wirkliche Führer in ihrem Zwang, wenn irgend möglich, vermeidet (Hannibal, Prinz Eugen) oder, trotzdem hineingezwungen, wie Napoleon, durch ortsfremde, kühne Gewaltstöße alsbald festlandwärts zu erweitern sucht.

Aber auch bei der Annäherung aus dem Hinterland, ob sie auf die Endpunkte etwa bei Marseille aus der Tiefe der Rhonefurche heraus oder am weiträumigen Golf von Spezia aus dem tuskischen Arnogebiet erfolge, oder gegen die Mitte des Küstenbogens vom Po-Tal her auf Genua, zeigt sich zuerst das typische Bild weiträumiger Verkehrslandschaft, aus der die Verkehrsbänder plötzlich in Raumenge, Tälergewirr, Paßgedränge ansteigen. Jäh wechselt der Landschaftseindruck: Durchbrüche, Tunnelausgänge öffnen den Ausblick auf die unerwartet nahe, tiefe, blitzende Fläche des Meeres, zu dem der Zug in Windungen hinunterstürzt: sinnfällig zeigt sich hier wieder die leichte Durchbrechbarkeit von Uferlebensformen auch vom Hinterland her.

Digitized by Google

Dieser Doppelgefahr begegnet der bedrohte, reiche, aber schmale Gürtel seit ältesten Zeiten seines Staatsbewußtseins durch Späh- und Wehrbauten, die nirgends häufiger sind als hier und an binnenländischen Gebirgsschwellen; sie ragen dort, wo Berg- und Meerufer zusammenstoßen, mit doppelter Begründung und Notwendigkeit empor. Kaum wirkt eine abendländische Wehrbau-Berührung zwischen Berg und Meer suggestiver als das Herantreten der 2400 km langen großen chinesischen Mauer an das Meer bei der „Berg-Meer-Schranke" (Shan-Hai-Kwan). Aber dieser Eindruck wirkt im Fernen Osten doch nur konzentriert vom Meer aus in einer Erstreckung von wenigen Kilometern, an der genuesischen Riviera dagegen, freilich mit zerstreuten Wehrbauten, auf 450 km Luftlinie.

Wo es kleine Inseln gestatten, wie bei den Forts von Marseille oder besonders charakteristisch in St. Honorat bei Cannes, sind vorgeschobene Schutzbauten darauf errichtet, durch Spähverbindungen vom festen Lande unterstützt; jeder Vorsprung der Küste selbst ist ausgenützt, um meist auf ligurischen und römischen Grundmauern Sarazenentürme, Burgen oder Burgengruppen zu tragen, wie Portofino oder die fremdartig das moderne Kurleben überragenden Wachttürme vom Nervi oder Rapallo. Vielfach gürten Wehrbauten ein hochragendes Heiligtum, wie in dem einzig-schönen Porto Venere, dem römischen Ausgangspunkt der Ligurienfahrt, wo die meerentstiegene Göttin der Italer wahrscheinlich über einem punischen, dieses über einem griechischen, dieses über einem Ligurer-Heiligtum steht, das nun ein Kreuz trägt, aber aus höchst modernen Anlagen nebenan die U-Boot-Wache mitbesorgt — eine seltene Stätte historischer Zusammenschau! Alle diese Einzelelemente fügt Genua städtebaulich noch einmal in einem großen Akkord zusammen.

Wie aber kommen sie historisch belegbar in seiner Geschichte zutage? Das bedarf eingehenderer Untersuchung, als sie vorher im Rahmen der Gesamtbiologie und geopolitischen Problematik der Küstenstaaten möglich war. Ursprünglich setzte sich ja wahrscheinlich die politische Küstenlandschaft aus zahlreichen Einzelzellen zusammen, wie sie heute noch in größerem Umfang die Bucht von Toulon umschließt, als klassischer Mikrokosmus dagegen eine einspringende Bucht, wie die von San Fruttuoso gebildet haben mag. Fast unnahbar, außer auf Ziegenpfaden vom zerklüfteten, klippigen festen Lande her, hat dieser echte Seeräuber-, dann Seehäuptlings-Zufluchtsort gerade Raum für eine Gruftkirche der ältesten Doria mit einem Schutzgewölbe für Galeeren, zugleich einer Art Krypta, darunter ein paar Gefolgenhütten; er zeigt uns so heute noch den Urtyp der Sippen-, dann Stammes-Zelle, aus denen wohl die ersten Staatenbildungen der Ligurer erwuchsen, wie später die feudalen Kern- und Keimzellen genuesischen Patriziats.

Digitized by Google

Schon frühgeschichtlich kennzeichnend ist, wie unklar gegenüber der so zwingenden Meeresgrenze ehedem die Hinterlandabgrenzung, aber auch die Flußgrenzen der ursprünglich in Mittelmeer-Spanien, Gallien und Ligurien selbst stamm- und rassenverwandten Bevölkerung erscheinen. Avienus läßt (or. mar. 694) Europa und Afrika am Rhodanus sich trennen, weil die Iberer, die ursprünglich Spanien und Gallien bis zum Rhodanus bewohnen, mit den Libyern verwandt sind, während man sie in der griechischen West-Mittelmeer-Kolonisation von den Ligurern schärfer abhebt. Hier liegt also ein uraltes geschichtliches, schon aus der phokäischen („Massilia-) Zeit bezeugtes Recht begründet, die typische Ligurer-, die Riviera-Landschaft an der Rhonemündung beginnen zu lassen, worin Erdkunde und Geschichte einig sind. Schwieriger ist ihre Begrenzung italienwärts; dafür gibt uns die Landspitze von Porto Venere einen Fingerzeig, freilich von geringerer historischer Beweiskraft. Mit ihrer Vorliebe für Flußgrenzen setzten die Römer zwei Stationen „ad fines" (Italiae) an den Arno; mit dem Hereinschmelzen der Gallia transpadana wird der bescheidene Wasserfaden des Var-Flusses im Westen italische Grenze, nicht etwa der Alpenkamm, mit seiner wirklich scheidenden Kraft. Die Küstenfahrt aber scheint vom Nordausgang des Golfes von Spezia ab die Rivieraküste bedient zu haben. Damit zeichnet sich der Küstensiedelungsbereich der den Iberern gleichenden, wenn auch wahrscheinlich indogermanischen Ligurer oder Ligyer zwischen Arno und Massilia hinein.

Augusteische Verwaltungsordnung schränkte den Lebensraum der Ligurer zwischen Var und Macra, Monte Viso und Po bis zur Ticino-Mündung ein; aber es hat fast das ganze 2. Jahrhundert gedauert, bis das seegewandte, am Seeraub-Erwerb hängende, schleuderkundige Völkchen wirklich unterworfen wurde, dessen Hauptmärkte außer Genua, Nizza, Savona (an der Küste), Asti und Tortona (im Hinterland) waren. Die zusammenschneidende Tendenz ist gegenüber dem Küstenstrich auch heute noch im zentralistischen dritten Italien lebendig; sie hat das 1901 noch als Landschaft Ligurien die zwei Provinzen Genua und Porto Maurizio mit 5278 qkm und etwas über 1 Million Einwohner umfassende Küstengebiet durch Abtrennung der neuen Provinzen Spezia (1923) und Savona (1927) auf 1767 qkm mit gegen 800000 Einwohnern und der hohen Volksdichte von 431 auf den qkm zurückgeschnitten. Darin liegt historische Folgewirkung, wie schon früher in dem oft gespannten Verhältnis des langgestreckten, demokratischen und beweglichen Küstenteils zum schwerfälligeren und konservativen Piemont (revolutionärer Ausbruch von 1849).

Obwohl Savoyen-Piemont von dem Hinzutritt der Küstenlandschaft an — (in fesselnder Dreigliederung zwischen dem rein kontinentalen Paßstaat

Digitized by Google

zwischen Chambéry und Turin, der reinen Insel Sardinien und dem beiderseits aufgeschlossenen, amphibischen alten Gebiet der Republik Genua) — erst jene außenpolitische Wendigkeit erhielt, die es zur Einigung Italiens befähigte, beherrschte doch ein gewisses Mißtrauen gegen die große, überlieferungsreiche Hauptstadt der so oft gefährdeten Küstengrenzlandschaft alle piemontesischen und italienischen Regierungen — selbst wenn sie weltpolitisch bewegende Aktionen dorthin verlegten wie 1915.

In der Geschichte als Zentrale Liguriens 218 v. Chr. zuerst hervortretend, hatte Genua, schon zwischen 205 und 203 von Hannibals Bruder Mago in Asche gelegt, die Gefahrlage des Hauptmarkts dieser Küste erkennen müssen. Es blieb dann aber als Emporium unbehelligt, bis es 539 n. Chr. von den Burgundern, 670 von den Langobarden erobert wurde, die aber bereits die Verschmelzungsmaßregel des Eintritts der schwergerüsteten italischen „Ritter" ins Langobardische Reichsheer und damit die Möglichkeit gemischter städtischer Patriziate einleiteten.

Aus diesem auf Küstenpunkte gestützten Feudal-Patriziat wuchs, wie bei andern italienischen Seestädten, auch die Handelsgröße Genuas empor, das im 10. Jahrhundert schon als selbständige Republik auftritt. In schweren Kämpfen im westlichen Mittelmeer entriß es den Pisanern, vor allem durch die entscheidende Seeschlacht bei Meloria 1284, Korsika, das bald wieder verlorene, häufig den Besitz wechselnde Sardinien und Elba. Im östlichen Mittelmeer gewann es Seegeltung und Wirtschaftsmacht, als es in beständigem Ringen mit Venedig nach dem anfangs erfolgreichen Schachzug Venedigs mit dem lateinischen Kaisertum 1204—1261 die Paläologen nach Konstantinopel zurückführen half. Der Dank waren besondere Vorrechte in Pera und Galata, auf Chios, Lesbos und Samos und in Kaffa-Feodosia und Tana-Asow (Krim) im Schwarzen Meere; eine Seegeltung, die in einem hundertjährigen Krieg mit Venedig verteidigt werden muß, der mit der genuesischen Niederlage von Chioggia (1379) und dem bösen Frieden von Turin (1381) endet.

Wäre Genua nur Insel- oder Seestaat gewesen, so hätte es nach so glänzendem Anlauf die Katastrophe von Chioggia wahrscheinlich zerdrückt, wie Amalfi und Pisa in Schatten sanken. Nun aber schützte es der Landbesitz an der Riviera, den auch Friedrich der Rotbart anerkannte, obwohl die Stadt späterhin auf guelfischer Seite neben Papst und Lombarden gegen Friedrich II. stand. Bis 1217 währte die aus dem ursprünglichen Feudalzusammenschluß der Küstenplätze und der Langobardenzeit entstandene Adelsherrschaft, freilich unter beständigen Verfassungskämpfen; dann kam der erste Podesta statt der bis dahin vom Patriziat gewählten Konsuln: eine Übergangsdiktatur. Über dem inneren Ringen der großen ghibellinischen (Doria,

Digitized by Google

Spinola) und guelfischen (Fieschi, Grimaldi) Adelsgeschlechter (die sich alle auf Küstenorte stützten, von denen die Grimaldi heute noch Monaco-Monte Carlo sich gerettet haben), siegten 1339 die Popolanen (demokratische Volkspartei) mit dem ersten Dogen.

1396–1409 überrannte ein erster großer Stoß aus dem weiteren außeritalienischen Hinterland (Frankreich unter Karl VI.) Stadt und Landschaft, der sich 1458 wiederholte; 1421–1436 und 1464–1499 legte das nähere Hinterland der Lombardei durch die schwere Hand der Visconti, dann Sforza, Fremdgewalt auf beide. Zudem kostete inmitten dieser Hinterland-Vergewaltigungen die Eroberung Konstantinopels durch die Türken zwischen 1453 und 1566 (Chios) die unglückliche Stadt ihre Levantekolonien; und – furchtbar geschwächt – fiel sie mit Mailand 1499 von neuem in französische Hand, aus der sie 1528 Andrea Doria befreite.

Andrea Doria, auf Karls V. Hilfe gestützt, richtete eine streng aristokratische, ghibellinische Verfassung auf, die immerhin bis 1797, bis zur Errichtung der ligurischen Republik durch Napoleon Bonaparte dauerte, nach deren Einverleibung in Napoleons Kaiserreich 1805 Genua bis 1815 ganz in den französischen Machtbereich geriet, aus dem es 1815 als Herzogtum dem Königreich Sardinien zugeteilt wurde.

Aber in der ganzen Zeit seit dem Scheitern der Verschwörung der Fieschi 1547 wurde die Politik des amphibischen Stadtstaates zwischen der spanisch-habsburgischen und französischen Politik hin und her gezerrt, so das typische Loos des reinen Küstenstaates erfüllend. Im Verlauf dieser Wendungen erfuhr Genua 1684 eine Beschießung durch eine französische Flotte, 1746 eine Besetzung durch alsbald wieder von einem Volksaufstand vertriebene österreichische Truppen und verlor 1768 das seit 1729 aufständische, nicht mehr zu bändigende Korsika durch einen Verkauf an Frankreich. Genua erlebte zuletzt 1796/97 fast gleichzeitig dasselbe unrühmliche Los, wie der ebenfalls überalterte Rivalen-Stadtstaat Venedig in den Strudel einer der genialsten, von einer Küste aus landeinwärts gerichteten Operationen der Weltgeschichte gezogen, um so nebenher von ihm verschlungen zu werden.

Diese Operation aber, das Meisterstück Napoleons I. als Feldherr, zeigt und wiederholt noch einmal so sehr in konzentrierter Form die geopolitische Eigenart küstenbestimmter Staaten als Kriegsschauplätze, daß wir mit ihr diese flüchtige Belegsammlung zur Geschichte der Küstenstaaten aus dem historischen Erleben des markantesten unter ihnen abschließen müssen. Sie ist durch die reichen Mittel, die der spätere Kaiser kriegsgeschichtlich und kartographisch auf seine Lieblingsleistung verwandte – (zu der er Seitenstücke auf der inneren Linie dann später 1806, vor allem 1809 in Bayern wiederholte) –, und durch den Anteil der Nachwelt besser aufgehellt, als die meisten andern

Digitized by Google

Nr. 61 Noch vor dreißig Jahren erhielt der Hamburger Hafen sein Gepräge von den Rahen und Masten der großen Segler

Digitized by Google

Nr. 62 Heute beherrscht der Dampfer das Feld. Der Hafen der Hamburg-Amerika-Linie

Digitized by Google

Kriegshandlungen der Erde, wurde aus einem seltenen Verständnis der Eigenart des küsten- und gebirgsbestimmten Schauplatzes entwickelt und erhebt sich doch in der kraftvollen Durchführung selbstherrlich (souverän) über das Zwingende der Landschaftsnatur, soweit es möglich war, deren erdgegebene Züge zu überwinden.

Sie ist also ein Vorbild ersten Ranges, wie man durch überlegene geopolitische Kenntnis den Zwang des Raumes überwindet.

Dazu kommt der weitere Vorteil, daß einer der gründlichsten Kenner der französischen Archive, J. Colin, in leidenschaftlichem Interesse an der Selbsterziehung des genialsten Führers in der französischen Kriegsgeschichte gerade diese Erziehung durch die Landschaft seiner ersten Wirksamkeit an leitender Stelle zum Gegenstand eines eigenen Buches gemacht hatte[1]). So überschauen wir mit einer seltenen Klarheit gleichzeitig den erzieherischen Einfluß der ligurischen Küstenlandschaft an der größten geopolitischen Begabung jener Zeit, von der denkwürdigen Belagerung von Toulon (1793) bis zum Durchbruch von Montenotte—Dego—Ceva—Mondovi—Aqui—Tortona (1796), die Führerpsychologie des Mannes, der ihre Widerstände überwand und ihre Eigenart ausnutzte, und das Wesen seiner Zeit.

Die Ausgangslage des französischen Heeres — zwischen einem Küstenstreifen, den die britische Flotte mit ihren Geschützen beherrschte und die Apenninen-Strecke Col di Tenda, Col de Nava-Altare und Bochetta und das feste Genua eingeklemmt —, an allem Mangel leidend und entmutigt, war von einer atembeklemmenden, für eine Küstenstaats-Operation typischen Gefährlichkeit. Wollte ein Führer sich aus ihr befreien, so blieb er doch zunächst paradoxerweise geradezu auf eine feindliche Flotte basiert, bezog spärlichen Ersatz aus der reinen linken, westlichen Flanke, über eine damals schlechte, bergauf, bergab steigende Straße und zweifelhafte Gebirgswege, befand sich und handelte von Anbeginn in einer Lage, die im Laufe der Geschichte viele kleinere Geister zur Willensaufgabe, zur Kapitulation gebracht hatte.

Aus ihr befreit sich der erst 27jährige Feldherr, der aber seit vier Jahren Kartenbild und Wirklichkeit seiner Schicksalslandschaft studiert hat, durch eine bis dahin an dieser Stelle unerhörte Ausnutzung gerade der Gefahren der Küstengebirgslage zu seinem Vorteil; er durchbricht die Austro-Sardische Aufstellung, wirft die Sarden, wie Österreicher auseinander, jeden der Verbündeten auf sein Hinterland zurück, wendet zum Erfolg, was allen anderen, die in gleicher Lage handeln mußten, Nachteil schien und zwingt die Beherrscher des Meeres, die Briten, von ihren Schiffen aus seinen Sieg zu bestaunen.

---

[1]) L'Education militaire de Napoleon, Paris 1901; R. Chapelot.

Digitized by Google

Es gibt kaum eine morphologische Einzelheit der ligurischen Küstenlandschaft, die nicht in der napoleonischen Durchbruchsoperation von 1786 zu ihrem Recht besonderen Mitspielens gekommen wäre, wie auf einer gut eingerichteten Bühne jedes Requisit seinem Zweck dienen muß. Von den typischen Gassensiedelungen Albenga und Savona bis zur hochgelegenen Felsenkirche Madonna del Sasso, von den tief ausgewaschenen Talfurchen und Wasser-Rissen der eigentlichen Gebirgskampffelder bis zur am jenseitigen Höhenrand hochgelegenen Kirche von Mondovi, die auf die Poebene hinabschaut und das letzte Ausreißen der Piemontesen sah — (durch jungen Wein — über den die Franzosen zur Unzeit kamen — ein wenig beschützt) —, wird jeder Gegenstand auch für die Handlung benutzt.

Mit dieser Glanzleistung hat die Wehrgeographie und die neuere Kriegsgeschichte vorläufig von der Riviera Abschied genommen. Die Unterdrückung des genuesischen — republikanisch-separatistischen — Aufstandes gegen die Piemontesen im Frühjahr 1849 durch Lamarmora war kein berichtenswertes Heldenstück. Doch hat sie bei Heer und Bürokratie Italiens einen Rest von Mißtrauen gegen die größte Handels- und Reederstadt Norditaliens zurückgelassen, deren Sprache ja auch mit ihren rauheren Tönen vermittelnd zwischen Italien und dem Südfranzösischen der Féliber steht.

Aber diese Vermittlung ist so wenig wie die wesensähnliche katalonische bei den Zentralen hüben und drüben beliebt. Beiderseits sind — trotz den neuesten Eisenbahnverbindungen durch die Seealpen — alle technischen Wehrmittel der Neuzeit aufgeboten, um die natürliche Widerstandskraft der zweigeteilten Küstenlandschaft innerhalb der italienischen und französischen Hälfte aufs höchste zu steigern. So gesellen sich den Sarazenentürmen und dem malerischen, veralteten Befestigungsgemäuer zwischen Marseille—Toulon und Genua—Spezia in wunderlicher Lebensgemeinschaft Betonstände, Erdaushübe, Funkanlagen, Flughäfen, Panzerbatterien und Stacheldraht zwischen importierten Agaven, Kakteen und Palmen und der bodenständigen Mittelmeer-Flora.

Nicht der letzte Grund dafür ist aber das volle Verständnis für die zu aktivster Mitwirkung gesteigerte Eigenart dieses typischen Küstenstaats und seine souveräne Verwendung in der Geschichte zu einer seine Selbständigkeit beendenden Höchstleistung durch eine hochbegabte Führernatur — ein geschichtlich bezeugter Triumph der Geopolitik über alle Halbheit, die sonst in der Natur des Küstenlebigen liegt.

Digitized by Google

X

Macht und Meer

Seemacht als Idee und Schlagwort

Die beiden großen Namen Macht und Meer unmittelbar gegenüberzustellen, das Wort „Seemacht" als Schlagwort in seiner geopolitischen und geschichtlichen Auswirkung und Begründung zu untersuchen, das können wir erst wagen, nachdem wir einige der wichtigsten geographisch erfaßbaren Grundlagen und Zeugen der besonderen Spielart Seemacht im Gegensatz zu anderen Machtformen in ihren Lebensbedingungen durchforscht haben: noch hochaktive und schon überwallte Wachstumsspitzen und die überseeischen Verkehrsbänder, die zu ihnen führen; Inselvölker und Inselstaaten, Inselreiche und überseeische, meerumspannende Macht- und Wirtschaftskörper; die Küstenstaaten in ihrer Halbheit.

Herodot war vielleicht der erste, uns bekannte Autor, der eine solche Prüfung praktisch vornahm, als er von Polykrates dem Herren von Samos aussagte, „daß er mit der Flotte am meisten vermocht habe" (classe maximum valuit), was dann in der lateinischen Prägung ein landläufiges britisches Zitat geworden ist; und Thukydides bildete die klassische Formel: „Groß ist die Gewalt, die Macht des Meeres" doppelsinnig: „Mega gar to thes thalasses kratos."

Früh blitzt der Gedanke in der britischen Seegeschichte auf; zum erstenmal nachweisbar in Eduards III. Gold-Nobel-Denkmünze nach dem Seesieg von Sluys (1340). Über diesen Sieg wurde dann unter Heinrich dem VI. ein Gedicht geschrieben, in dem das Wort „... power of the sea" zum erstenmal schwarz auf weiß in der englischen Literatur auftritt, in dem klassischen „Libelle of Englyshe Polycye" von 1436, das als „A poem on the use of sea-power" von Sir G. Warner 1926 erst neu herausgegeben wurde. So selbstverständlich 1848 von einer „Conversion of Athens from a Land-power into a Sea-power" gesprochen wird und J. R. Seeley 1883 schreibt: „Commerce was swept out of the Mediterranian by the bosom of the Turkish Sea-power (Expansion of England, S. 89), so spät erst wurde der praktisch so naheliegende und wohlverstandene Begriff „Sea-power" zum verbreiteten Sprachgut, mit dem sich geopolitische Vorstellungskreise von selbst verbanden. Vielleicht erst, als den Briten die See-Vorherrschaft zu entgleiten begann,

Digitized by Google

gilt Mahan zwischen 1890 (Influence of sea-power on history) und (einem Brief vom 19. Februar) 1897 den Angelsachsen als Präger des Begriffs „Sea-power", wie sie ihn jetzt gebrauchen[1]). Auch bei entschieden zur überseeischen Ausdehnung lockenden und reizenden Ufern sind in den von selbst auf das Meer angewiesenen Inselstaaten Macht-Trägestauungen an ihren Seeküsten, langwährende Scheu vor dem Hinaustreten in die scheinbar nur des Stichwortes harrende Seemachtrolle gar nichts Ungewöhnliches: Furcht vor der Größe des eigenen ozeanischen Schicksals! Immer gab es in Athen, in Karthago, in Rom und in den Generalstaaten starke Parteien, die ihre Flotten verfaulen und verrotten ließen und selbst hilflose Beute kecker Seeräuber wurden. So die Nachfahren der Geusen, die ihre Fregatten, eingefroren im Eise, von Pichegrus Husaren abfangen ließen, statt rechtzeitig in See zu stechen! Es gibt auch viele „Little England"-Bewegungen in der britischen Geschichte; schon Alfred der Große hatte eine solche zu überwinden. Zuweilen verkörperte sich der Gegensatz von Seemacht-Scheu und Übersee-Wageluft in großen Persönlichkeiten, die sich in der Zeitgeschichte unmittelbar ringend gegenüberstanden, wie im England der „glorious revolution" der verantwortungsscheue Torrington und der draufgängerische Russel vor der Schlacht von La Hogue (1692), die den Bann des französischen See-Prestiges zugunsten Englands zerbrach. Japan erlebte seine mehr als zweihundertjährige Hochseefahrt-Sperre der Tokugawazeit (1636–1854), über deren Zweckmäßigkeit die Ansichten heute noch so geteilt sind, daß sie in Australien „Iyeyasus Mistake" genannt werden, weil die Nutznießer dort glauben, daß Japan durch diese Zurückhaltung seine großen Zukunftsmöglichkeiten im Pazifik versäumt habe, so daß ohne sie Australien heute japanisch statt britisch wäre. Dennoch nennen andere die Absperrung die klügste geopolitische Instinkthandlung des Inselreichs, die übrigens nicht auf Iyeyasu, den weisen Begründer der Shogunherrschaft selbst, sondern auf seinen Enkel Hidetada (1636) zurückzuführen ist.

Die großen Vereinigten Staaten erlebten die Verbrennung von Washington durch die Engländer (1814) und den „Alabama"-Fall (1861–1872), das elfjährige Hin- und Hergezerr der seerechtlichen Behandlung eines Kaper-Schadenfalles, bei dem die überlegene Seemacht England als Hehlerin eines blühenden Seeraubunternehmens in offenbarem Unrecht war. Noch zu Roosevelts und Mahans Zeiten läßt der geistreiche Oskar Wilde das boshafte Gespenst von Canterville zur Tochter des Gesandten der US. sagen: „Was, Sie haben keine Ruinen, keine Altertümer? Haben Sie nicht ihre Marine? Haben Sie nicht ihre Umgangsformen?" Deutschland erlebte 1852

[1]) Was Sir C. Bridge in Bd. 32 der X. Ausgabe der Encyclopaedia Britannica unter „Sea-power" und „Command of the sea" nachweist.

Digitized by Google

die Versteigerung seiner ersten Flotte und den Beifall der Mehrheit der Volksgenossen zur Vernichtungsfahrt seiner zweiten nach Scapa Flow und deren Untergang 1919.

Grund genug, angesichts einer offenbar allgemeinen weltumspannenden geopolitischen Erscheinung im Verhältnis staatlicher Lebensformen zu ihrer Wasserkante die geographischen und geschichtlichen Antriebe zu untersuchen, die zu deren Überwindung führen, und die Ideologie zu prüfen, die zur Bewältigung der Hemmungen kontinental gestimmter Massen im Hinterlande zugunsten des Seemachtgedankens wirksam wurde. Deren Schöpfer suchten in der Regel ihre handgreiflichen Beweise bei Not und Reiz oder beiden Trieben zusammen; aber stärker als der Reiz erweist sich dabei die Not. Fast alle geographischen und geschichtlich erfaßbaren Antriebe zur Überwindung des bei allen Lebensformen vorkommenden Trägestauungs-Phänomens des Machtgedankens an der Küste — ehe man wagt, sich dem ozeanischen Schicksal anzuvertrauen — erscheinen als Rückschläge auf von außen zugefügte Notlagen, als Reaktionen. Das geschieht in weltumspannenden Reihen: so weckt phönikischer und kleinasiatischer Druck den Seemachtgedanken in der griechischen Insel- und Halbinselwelt; so drückt die dorische Wanderung ionische Bevölkerungen geradezu aufs Meer hinaus; so schafft erst der Schreck von Marathon, dann das brennende Athen die notgedrungene Bereitwilligkeit, sich statt der verbrannten Landbollwerke hölzernen Mauern anzuvertrauen. Seeräuberdruck erweckt Rom immer wieder aus kleinräumigem Denken zum Handeln über See, so unsympatisch es dem Agrarsoldaten der Legionen im Grunde ist! Aus Dänen- und Normannen-Not zwingen Führer wie Alfred den seßhaft gewordenen Sachsen wieder in die Schiffe. Die Blüte des hansischen Stahlhofs in London, de Ruyters Besen am Top seines Admiralschiffs als Hohnsymbol für die Auskehr britischer Seemacht in Kanal und Themse, rütteln das britische Wollrohstoffland wieder zur Behauptung seiner Seegeltung auf. Die Verbrennung von Washington, die Keckheiten der Blockade-Dampfer, die bange Erwartung im amerikanisch-spanischen Krieg (1898) während der langsamen Fahrt des Schlachtschiffes Oregon um das Cap Horn zur Herstellung der kampftechnischen Ebenbürtigkeit, geben dem Seemachtgedanken in den Vereinigten Staaten neue Impulse. Japan erfuhr ähnlichen Antrieb aus der Beschießung von Kagoshima (1863) und Shimonoseki durch die britischen und französischen Flotten, durch Admiral Perrys unmittelbare Bedrohung der Shogunregierung (1853/54). Aus der abgewehrten Not erwächst dann der Reiz, und so kommt oft der Appetit zur Macht über See während des Essens aufgedrängter Speise.

Gewiß spielt die Eigenart der Küste eine große Rolle bei der Beschleunigung, mit der einmal erwachter Seemachttrieb dann die Hemmungen der Küsten-

Digitized by Google

gestaltung überwindet. Uralte Erfahrung zeigt uns gewisse Küsten als Lock- und Reizformen: reichgegliederte Steilküsten, günstige Flußmündungs-Landschaften (Ästuare), randständige schützende Inseln in Sicht; Strandseen und Lagunen, die die Vorbereitung von Machtmitteln gestatten und schmale Öffnungen zum Ausbruch gewähren, wie Chioggia und Malamocco in die Adria oder im größten Stil Shimonoseki, auch Bungo, oder das von Flutwellen durchbrauste „donnernde Tor" von Awa aus der japanischen Inlandsee in die pazifische Weite. Monotoner Flach-Strand mit schwierigen Landungsverhältnissen, ohne lockendes Nah- und Übergangsziel, mit gefährlichen Stromversetzungen, landständigen Winden, rollender Brandung stoßen ab, werden als Naturschranke empfunden, an der sich Rassen- und Völkerwanderung wieder binnenwärts umbiegt wie am nord-chinesischen Ufer; schnell von der Küste abführende Strömungen mit unbekannter Trift erschrecken, wie an der ägyptischen Küste. Anprallende Strömungen, die fremde Pflanzen, Treibholz, Tiere und Menschen herbeiführen, wie Golfstrom und Kuroshiwo, lehren zunächst, sie zwischen sichtbaren Landmarken als regelmäßige Verbindungen zu benutzen, wie bei der Besiedelung der Südsee-Inselwolken, der japanischen Bögen oder Nordwest-Europas, und werden auf diese Weise natürliche Wegweiser der Macht.

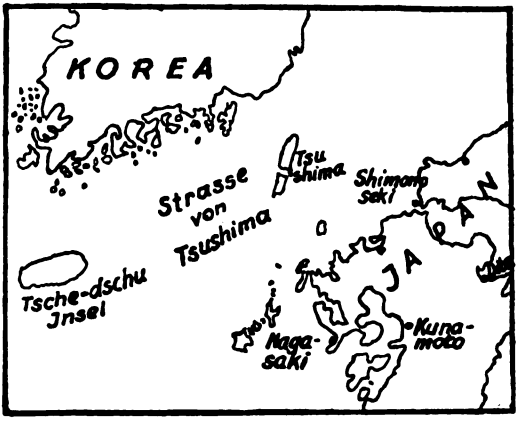
Frühzeitig lehrte sorgfältige Naturbeobachtung gerade bei dem von Wind und Wellen abhängigeren Segelschiff, den wechselnden Wert von Landungsgelegenheiten beachten, eine Fähigkeit, die sich in der indozeanischen Welt bis zur großartigen Erscheinung des sogenannten Monsunreitens steigerte; der Begriff wechselnder Lagengunst eines Küstenortes, der Unbeständigkeit des Lagenwertes, drängte sich daher frühzeitiger den Trägern der Seemacht, den See- und Inselvölkern auf. Man kann geradezu von einer Landungs-Geopolitik sprechen, die berühmten Landungsversuche und Landungserfolge der Seemacht-Geschichte untersuchen, wie Furse (England) und Septans (Frankreich) es getan haben. Man kann mit dem Zug der Geschichte aufsteigen von den kleinen Vorsprüngen in flach geschwungenen Buchten, die einst die Größe der Phönikerstädte begründeten, als ein Tyrus zum Seemacht-Strahlungspunkt werden konnte, das heute nur die begrenzte Lagengunst eines Fischerdorfes genießt (ähnlich wie Enoshima mit seinem Damm) bis zu den großen Landbrücken der heutigen Geschichte (Korea, Malaya, Istrien, Dodekanes, Yukatan) und zu den Grundlagen dauernder Gunst in Hafenlage und Hafentechnik, die schon bei Hongkong im Schwinden sind, die einem New York, Singapore, Aden ihre Stärke geben.

Landungsfurcht sehen wir als Kehrseite des Reizes der Gegenküste eine durchlaufende geopolitische Rolle spielen und erkennen etwa in der Reihe Sluys (1340), Armada (1588), La Hogue (1692), Quibéron (1759), Tra-

Digitized by Google

falgar (1805 – nach Nil und Kopenhagen), Orkneys von 1914–1919 und Scapa Flow 1919 die geopolitische Folge eines seit der Landung Wilhelms des Eroberers (1066) wirksamen Schrecks. Ähnliche Schrecken binden in der japanischen Seegeschichte viele Entscheidungen an dieselben Orte, wo Versuche fremden Einbruchs vom Festland her abgeschlagen wurden: Fukuoka, Dannoura, Tsushima, Shimonoseki – alle fast in Sicht der Wächter-Insel-Tsushima in der Korea-Straße, bei der 1905 die letzte Abwehr-Entscheidung gegen Rußland fiel.

Ist freilich erst einmal aus der Not der Abwehr der Weg zur Bewältigung des Reizes der Gegenküste mit Hilfe der Werkzeuge des Seemachtgedankens erkannt und beschritten – (und der Schritt vom Sicherheitsgedanken zum Machtgedanken ist kurz und unmerklich; die Spanne, die Custance so sorgfältig, wie vergeblich z. B. gegen den großen Schatten Nelsons auseinanderzuhalten sucht) –, dann sehen wir diesen Reiz als eines der stärksten Motive, das wir in der politischen Erdkunde, wie der Geschichte überhaupt feststellen können. Zu viele haben schon mit derselben Unbedenklichkeit den entscheidenden Sprung von der Sicherheit zur Macht getan, als daß man ihn als geopolitischen Reiz von allgemeiner Gültigkeit ableugnen könnte. Tyrus, Kreta, Hellas, Karthago, Malaya, Venedig, die Normandie, die Tamilen gegenüber Ceylon, England gegenüber Flandern, der Normandie, den Niederlanden, Japan gegenüber Korea, der Südmandschurei, der russischen Küstenprovinz und dem Ochotskischen Meer, die Vereinigten Staaten gegenüber den karaibischen Inseln, den Kränzen von Alaska, Guam, Pago-Pago, den Philippinen und Hawaii, bis sich das „american quadrilateral" über den breiten Pazifik gestaltete!

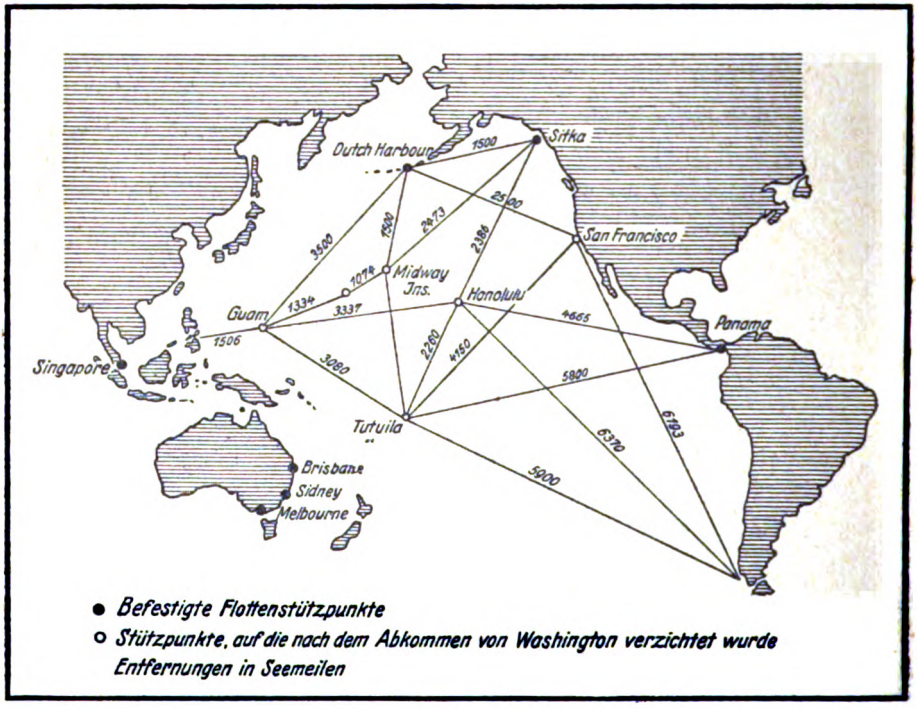


Nr. 39 Die Straße von Tsushima

Auf die Überwindung des Reizes der Gegenküste bauen sich dann die Bestrebungen zur Umrandung von Meeren auf (Dix), die Systeme meerumspannender Macht- und Wirtschaftskörper. Sie lernen zwischen ihren Schwerpunkten, den Kern- und Herz-Landschaften unterscheiden (Akropolis oder Delos, Byrsa, San Marco, City, Wall Street, dem pendelnden Schwerpunkt Osaka-Tokio) und den Anhafte-Stellen, den Wachstumsspitzen,

Digitized by Google

zu denen vom Herzen aus Verkehrsbänder im Frieden, Flottenwege — die Hochstraßen der See in beiden Fällen wahrend — führen, bis sich bei jedem von ihnen einmal der Oceana-Gedanke (Froude) der unbedingten Seeherrschaft in voller Verführungskunst aufrichtet. Es ist auch hier wieder die biologische Erinnerung an das Bild seebestimmter, küstenhaftender, mit Tentakeln um sich greifender Lebensformen, ein ganz unkontinentales Bild also, das wir schon kennen. Eine solche Seelebensform ist angewiesen auf freie Hochstraßen der

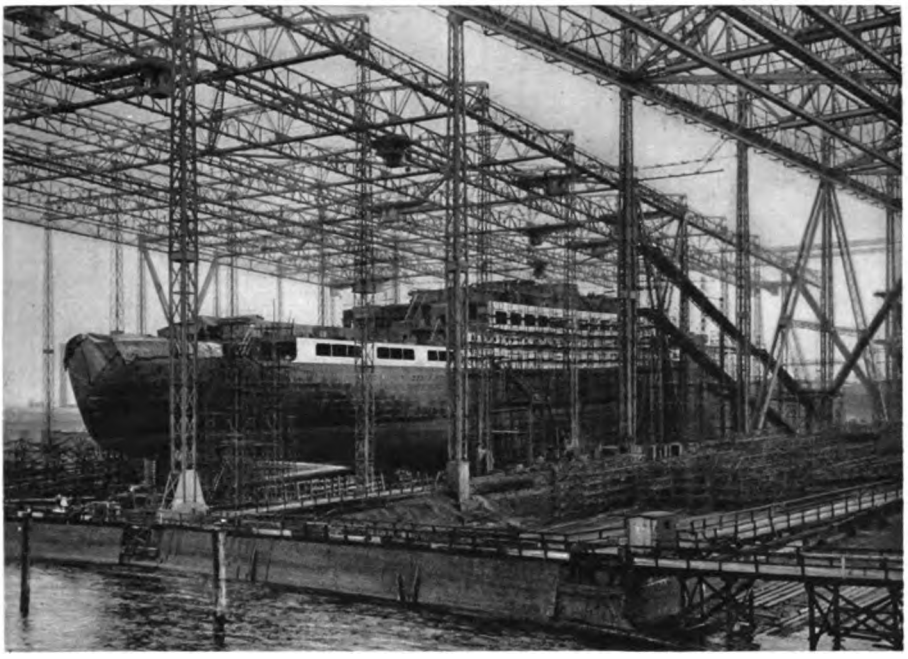


Nr. 40 Das amerikanische Machtviereck mit seinen Stützpunkten

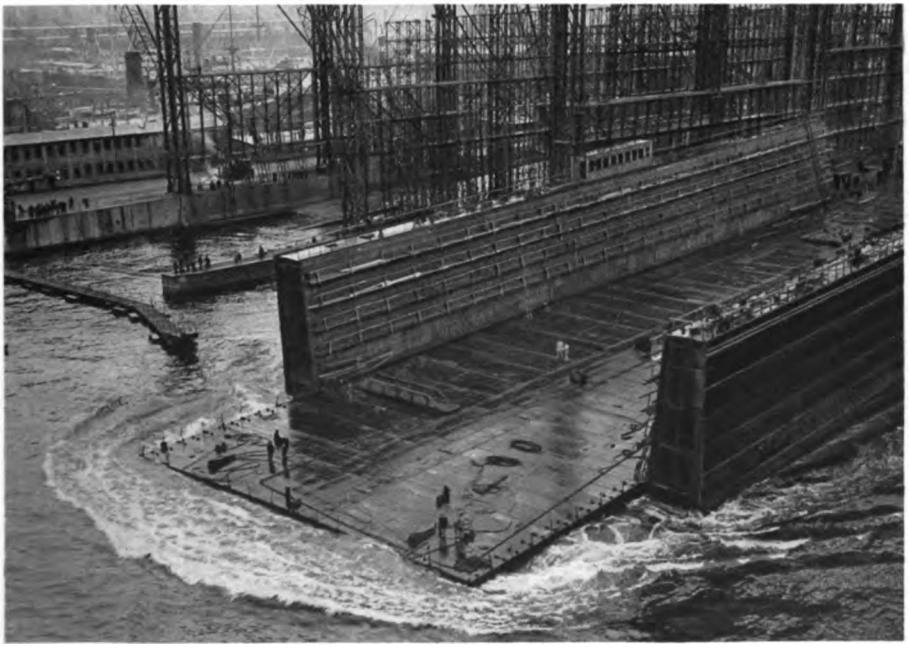
See, beherrscht von Verkehrsverlagerungen, von Einzelschlägen viel abhängiger als Festlandkörper und neuerdings der notwendigen Sicherheitsergänzung in der Luft bedürftig — deren Fehlen randständige Inseln gewissermaßen in Festland verwandelt, weil nur ganz große Entfernungen, wie die pazifischen, einstweilen noch Schutzkraft gegen die Flugwaffe haben.

Nicht gleichgültig sind die Namen, die — vom Augenblick der bewußten Erkenntnis des Wesens an — die einzelnen Völker und ihr Sprachgeist der Seemacht als Idee und Schlagwort beilegten. Bezeichnender und klarer als das vieldeutige hellenische „Thalasses Kratos" ist schon das römische „Im-

Digitized by Google



Nr. 63 Eine Großwerft



Nr. 64 Ein Schwimmdock

Digitized by Google

Nr. 65 Wirtschaftlicher Zusammenbruch durch die politische Knebelung Deutschlands. 1932 waren von diesen 25 Kranen nur 2 im Betrieb

Nr. 66 Blick auf einen Teil des Kieler Hafens: Der Schiffsfriedhof 1932

Digitized by Google

perium maris" und „classe maximum valere". So ging denn auch der römische Schatten des großen Wortes mehr auf die romanischen Nachfolger über: „empire des mers" setzte sich gegenüber dem Gelehrtenwort „Thalassarchie" der französischen Enzyklopädie durch, das an Thukydides anzuklingen versuchte. „Dominium maris", z. B. Baltici, gewann in der kleinräumigeren Welt der nordischen Randmeere Geltung, namentlich beim Ringen Dänemarks und Schwedens in der Gelehrten- und Staatssprache des späten Mittelalters. So scharf scheidet der angelsächsische Sprachgeist zwischen „Sea-power" und „Command" oder „control of the sea", wie der deutsche zwischen See-Geltung, See-Gewalt, See-Macht; und nur weltumspannendes Denken schwingt sich zu ozeanischer Betrachtung, zum „Ozeana-Gedanken" auf, der aber den Mehrheiten zu kühn und zu weit ist.

Wie wenig gleichgültig gutgewählte Namen aber gerade in Fällen sind, in denen verschiedene Seemacht-Vorstellungen sich in den weiten Räumen der Weltmeere oder den engeren der Territorialgewässer stoßen, das beweist der Unfug, den wir Deutsche uns selbst gegenüber mit dem Begriff des Sperrgebiets haben treiben lassen; als ob nicht der Gedanke der Sperrung bestimmter Meeresteile im britischen, japanischen, portugiesischen, russischen, spanischen und US.-amerikanischen Sprachgebrauch längst vor der deutschen U-Boot-Sperrgebietserklärung land- und seeläufig gewesen wäre! Man denke nur an die „Narrow seas" Englands, an den Beringstreit, oder an de Ruyters Besen in der Themse, oder an die 1928 den Chinesen an der eigenen Küste verbotenen Seegefechte! Viel sagt der Sprachgeist über geopolitisches Denken aus, so, wenn der Japaner See- und Land-Macht (kairikugun) sagt, statt wie wir Land- und Seemacht, und damit andeutet, daß er nur zur See (und in der Luft!) am Leben getroffen werden kann. Unmerklich sind die Übergänge zwischen Cant und Glaube, gerade in Fragen der Seemacht-Ideologie; und oft verraten nur mehr Feinheiten des Sprachgebrauchs, wo noch Instinktsicherheit der Massen, wo nur mehr geschichtliche Reflexion und bewußte Lehre Einzelner am Leben ist!

Digitized by Google

XI

Ein praktischer Fall:

Deutsch-Britischer Seewehrgegensatz an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert im Lichte des geopolitischen See-Macht-Begriffes

Wissenschaftlich erarbeitete Maßstäbe müssen sich an den heikelsten, am meisten mit Ressentiment (Gefühlsbetonung) belasteten politischen Fragen anwenden lassen, wenn sie geopolitischen Wert haben sollen — auch wenn diese Fragen, wie jetzt, durch Verträge in Dauer-Verhältnisse gebracht sind. Daß — trotz dem naturgemäßen Fortgrollen des Gefühlsgegensatzes selbst in den amtlichen Werken — die Zeit auch für eine Einordnung des deutsch-britischen Seemachtkampfes in das geopolitisch abmeßbare Geschehen gekommen ist, bewiesen schon vor dem britisch-deutschen Flotten-Abkommen doch solche Äußerungen, wie etwa die Lord Sydenhams auf der einen Seite: „In der langen und glorreichen Geschichte der britischen Marine ist nichts verzeichnet, was sich mit dieser Tragödie (31. Mai 1916, Jütlandschlacht) auch nur einigermaßen vergleichen ließe" (Engl. Review, 1924), und die zunehmende Erkenntnis selbst der einstigen deutschen Linken (Heinrich Hauser, Richard Stumpf), „daß die Fahrt der deutschen Flotte von Jütland, vom Skagerrak nach Scapa Flow zu den düstersten Eindrücken zweieinhalbtausendjähriger Geschichte gehöre." —

Immer mehr verstärkt sich beiderseits der Nordsee die Erkenntnis, daß die mit beiden Namen verknüpften Ereignisse wohl die nordische, wenn nicht die weiße Rasse Weltstellung und Zukunft gekostet haben. Damit wächst der Wunsch, zu forschen, ob ein solcher verhängnisvoller Austrag zu vermeiden gewesen wäre und wie er sich hätte vermeiden lassen, ob er wirklich so schicksalhaft notwendig, so erdbestimmt oder meerbestimmt war, wie es vielen schien. Der Seewehrgegensatz der Nordsee-Anlieger war gewiß in vielem naturgegeben; er hat sich in drei Jahrtausenden immer wieder in geschichtlicher Bewegung ausgewirkt.

Ehe wir also versuchen, einen Spannungsaustrag des letzten Menschenalters zeitgeschichtlich, aber mit geopolitischen Methoden auf seine Notwendig-

Digitized by Google

keit, Zwangsläufigkeit oder Vermeidbarkeit zu prüfen, bedarf es eines geschichtlichen Rückblicks auf die Entwicklung des Seewehr-Gegensatzes der Nordsee-Anlieger in drei Jahrtausenden, aus dem die Ostsee-Verhältnisse nicht ganz ferngehalten werden können. Denn schließlich führte der Ausgang aus dem baltischen Sack zunächst in den inneren Winkel des nassen Dreiecks der Nordsee für alle, die nicht darin eingekapselt bleiben wollten.

Die ersten Träger mittelländischer Kultur, die nordeuropäische Rand- und Binnenmeere erreichten, fanden dort einen solchen Seewehrgegensatz nicht vor; sonst hätte uns wohl irgendein Bericht darüber von Pytheas bis zu Cäsar und seinen imperatorischen Nachfolgern aus dem Stamme des julisch-claudischen Hauses erreicht.

Cäsar ist auf seine atlantischen Flottenabenteuer sehr stolz gewesen; doch ist, was ihm an den Ufern der Bretagne, im Kanal und an Abwehr aus Groß-Britannien, was seinen nächsten Erben bis etwa zu Claudius Civilis entgegentrat, nur örtliche Abwehr gewesen, etwa von der primitiven Art, wie sie Stanley auf dem Kongo, den Portugiesen und Niederländern auf den Sundainseln begegnete. Wohl konnte diese Seewehr mit ihrem technisch unvollkommenen Widerstand von Küstenflotten einzelnen fremden Fahrzeugen sehr gefährlich werden; noch im 16. Jahrhundert fielen solchen Küstenwehren Forscher und Führer vom Rang eines Magalhaens auf den Philippinen, im 18. eines Cook in Hawaii zum Opfer. Aber überseeische Spannungen aus der Umrandung der Nordsee selbst heraus, die werdende oder geschlossene Lebensformen meerüber bedrohen konnten, verursachen erst die Angelsachsenwanderung, die Normannenzüge und das Erwachsen des ersten dänischen Seereichs, um 800—986. Von 1014 an wendete sich die Kraft des zusammengeschlossenen dänischen Reiches nach außen und erreichte unter Knut dem Großen (1018—1035) die Eroberung von Norwegen und England, das freilich 1042 wieder verlorenging, während Norwegens König Magnus auch in Dänemark den Thron bestieg, der in der Mitte des 12. Jahrhunderts in Wirren zusammenzusinken drohte. Aus ihnen riß ihn Waldemar I. mit seinen Söhnen zu einer ostseewärts vorschreitenden Reichsbildung wieder empor, die 1219 bis Estland fortschritt, aber nicht zu dauern vermochte.

Der nächsten Welle dänischer Seereichserstarkung unter Waldemar Atterdag mit dem Höhepunkt der Eroberung von Gotland (1361) begegnete bereits die Macht der deutschen Hansa. Doch konnte sie die 1389 durch die kluge Regentin Margarete bewirkte Vereinigung der drei skandinavischen Länder und ihre Sanktion durch die Kalmarer Union (1397) nicht verhindern, die bis 1471 wieder ein nordisches Übergewicht zur See schuf (Sieg des Schweden Sten Sture über die Dänen am Brunkeberg). Diese Nord-Macht zerfiel unter Christian II., um nach der Reformation (1536 in Dänemark, 1527 in

Digitized by Google

Schweden) dem Anlauf einer schwedischen Ostsee-Umrandung Raum zu geben, der sich Dänemark vergeblich in zumeist unglücklichen Kriegen gegen Schweden widersetzte. Damit wurde das Gesicht der skandinavischen Mächte fast vollständig vom atlantischen Randmeere abgedreht und der Ostsee zugewandt, zumal hinter der schwedischen Umrandung später durch Peter den Großen das russische Fenster nach Europa aufgerissen und rasch erweitert wurde.

In dem weiteren Ringen zwischen den romanischen Westmächten, den Niederlanden und England um die Nordsee spielen die skandinavischen Mächte nur mehr eine gelegentliche Ausgleichsrolle zweiten und dritten Grades. Nicht so leichten Kaufes zog sich die norddeutsche Wasserkante aus diesem Ringen zurück. Aber ihr fehlte mit der Abtrennung von Flandern und den Niederlanden der höchstentwickelte Teil des deutschen Nordsee-Ufers und in seiner östlichen Fortsetzung die Hinterlandtiefe, die sie zu nachhaltigem Widerstand befähigt hätte; in der gleichen, durch politische Trennung begründeten Ungunst lag aber auch eine Grenze der Entwicklung für die abgetrennten Niederlande.

Zunächst freilich hatte sich die normannische Eroberung des Seine-Mündungsgebiets dazwischengeschoben und durch die Eroberung des angelsächsisch-dänischen Südenglands eine hundertjährige Auseinandersetzung nach dem westlichen Teil des Kanals verlegt, wodurch das nasse Dreieck entlastet wurde. Welche seemännischen Kräfte allein in seinem Südufer steckten, das zeigte sich, als — nach einer kurzen Geltung der ortsfremden spanischen Seemacht in der Nordsee — fast gleichzeitig die befreiten Niederlande und das von der Armada-Gefahr befreite England einen gewaltigen Auftrieb erhielten und ihr Gegengewicht auf dem Meere nur mehr in der Seemacht des königlichen Frankreich fanden.

Das Verhältnis der beiden westlichen peripherischen Torwächter der Nordsee, des königlichen England und zuerst des königlichen, dann kaiserlichen und republikanischen Frankreich zu den hölzernen, dann stählernen Werkzeugen ihrer Seemacht und ihren niederländischen wie deutschen Partnern aus dem bewachten Meer heraus, ist großen Schwankungen ausgesetzt gewesen, bis sie sich zum Mattsetzen des einen, zum Erschlagen des andern Gegenspielers zusammenfanden. Vielfach gebrauchten sie beide Gegenspieler dazwischen, um den andern Hauptrivalen in Schach zu halten, so in den Tagen von Sluys, des wechselnden Allianzenspiels der westeuropäischen Renaissance-Monarchen, bei der Bekämpfung des französischen Übergewichts durch die protestantischen Seemächte zur Zeit Ludwigs XIV., besonders bei der Loslösung der britischen Gefolgschaftspolitik unter den letzten Stuarts, von ihrer kontinentalen Abhängigkeit zu neuer Seegeltung, beim Ringen gegen eine zweite, übermächtige Festlandmonarchie.

Digitized by Google

Weit öfter waren dabei Land- und See-Streitkräfte der westlichen Groß-Insel (die ja erst seit dem ersten Stuart-König unter einer Herrschaft stand und ein Jahrhundert in Personal-Vereinigung mit dem größten rein niedersächsischen Festlandstaat des norddeutschen Westens verbrachte) mit denen der norddeutschen Wasserkante verbunden, waren mit Flamen, Niederländern, Hannoveranern, Preußen Schulter an Schulter gestanden, als ihnen gegenüber.

Ein Grundsatz schien sich aber durchgesetzt zu haben, der Wunsch nach einem gewissen Gleichgewicht gegenseitiger Achtung. Die stamm- und rassenverwandten Nordsee-Anlieger sollten sich nicht mehr im Herzen am Leben treffen: aus einem tief in gemeinsamem Verwandtschaftsgefühl der Vergangenheit wurzelnden, beinahe irreal gewordenen letzten Selbsterhaltungsgrunde, der aber doch hin und wieder publizistisch in die Erscheinung trat, sich sogar zu gegenseitigen Hilfeleistungen verdichtete. Freilich klang dabei — wie Moltke in einer Jugendarbeit über Deutschland und seine germanischen Vettern mit zuckender Lippe aussprach —, von den Vettern am Rande ein leises Gefühl der Unterschätzung mit unter — das man kaum verhehlte, wenn man unter sich war, aber auch gelegentlich laut werden ließ (Lord Palmerston z. B.), wenn es der andere hören konnte, den eine nicht minder ehrenvolle Vergangenheit vor solchen Entgleisungen hätte bewahren sollen.

Aus einem solchen Verhältnis müssen Verstimmungen entstehen; sie wuchsen auch in diesem Fall — geschichtlich schwer erfaßbar — als Verdrängungen, Minderwertigkeitsgefühle und Komplexe in ganzen Volksseelen empor, die sich der Beachtung durch den erfolgreicher und glücklicher im tätigen Leben um sich greifenden Urheber solcher Gefühle entziehen. Plötzlich dann doch bemerkt, rufen sie beim raumpolitischen Gegenspieler peinliche, nicht eingestandene Reue-Gefühle wegen zur richtigen Zeit unterlassener, begütigender oder aber den fremden Aufstieg vorbeugend unterbindender Handlungen hervor. Ein bei klarer Betrachtung sonst überall eingeräumtes Recht auf Billigkeit und sei es nur sportliche Fairneß, wird aus Ressentiment verleugnet — und der Schatten auf gegenseitige Beziehungen über ein bei den heutigen Raumwirkungen nicht mehr trennendes und schützendes, sondern feindlich oder freundlich verbindendes Randmeer ist da — und verdunkelt alle weltüberspannenden Möglichkeiten der Zusammenarbeit auf weite Sicht.

Wir kennen gerade an schmalen Meeresräumen solche Verhältnisse aus der griechischen Geschichte und wissen, wie sie die aufeinander angewiesenen Völker aneinander vorbeigleiten ließen und zuletzt zum Untergang beider und des ganzen Kulturkreises führten, dessen hoffnungsvollste Träger sie waren.

An schadenfrohen Mächten, die ins Feuer blasen, fehlt es in solchen Fällen nie; und redliche Vermittler und Ausgleicher sind selten, meist nur aus abseitigen, nicht mit eigenen Interessen beteiligten Lebenskreisen zu gewinnen.

Digitized by Google

Der Entfremdungsvorgang selbst bedarf, wie wir es an vielen Stellen der Nord- und Ost-See-Geschichte belegen könnten, in solchen Fällen nur des zeitlichen Entwicklungsraumes einer Geschlechtsfolge; namentlich dann, wenn auf beiden Seiten, wie beim britisch-deutschen Seewehrgegensatze in der Neuzeit, der Gegenstand des Mißtrauens kurz vorher das Werkzeug über anderen Sorgen etwas vernachlässigt hat und sich ihm nun, von jäh aufsteigender Angst aus dem Gleichgewicht gebracht und verwirrt, mit neuem Eifer zuwendet. Die Rüstungs-Techniker müßten schlechtere Leute sein, als sie in beiden Fällen waren, wenn sie nicht die so entstandene Stimmung zur Verbesserung ihres Werkzeugs hätten ausnutzen wollen. Einhalt und Maß dabei hätte ihnen nur überlegene Staatsmannskunst auferlegen können, die aber nicht dazwischen trat, wenigstens nicht mit einer heute schon geschichtlich erfaßbaren Wächter-Rolle.

Zwischen dem Zurücksinken der Seegeltung der nordgermanischen Festlandküste von den Tagen des Hansabundes bis zu den Flottenanläufen des alten Reiches (durch Wallenstein, Karl VI.) und einzelner Ostsee-Ufermächte, wie Brandenburg-Preußens, dem Aufflackern (1848) und Erlöschen bei der Versteigerung der deutschen Flotte (1852), den ersten tastenden Kolonialversuchen und dem Wiedererstarken des Seegeltungsgedankens durch die führende Macht des Norddeutschen Bundes, liegen vielerlei Antriebe.

Nicht zu unterschätzen ist das entwürdigende Gefühl überseeischer Schutzlosigkeit für Wirtschaft und Wissenschaft eines großen, zahlenstarken Volkes, wenn dieses auch noch nicht seine politische Form gefunden hatte. Es empfand schmerzhaft seine ausschließlich leidende Rolle bei der Kontinentalsperre, die schlechte Behandlung der Hansaflaggen bei Zusammenstößen mit Seeräubern und überseeischen Behörden, oder lächerliche Zurücksetzungen, wie die Hemmungen bei der Einreise des deutschen Forschers Siebold in Japan, die nur in der Maske als „Bergholländer" (Yama-Hollanda) möglich war. Mit solchem Zurücksetzungsgefühl verband sich die Erinnerung an stolze Überseeleistungen der Vergangenheit, wie die Teilnahme an den ersten Indienfahrten, die Kolonisierung Venezuelas, die Wehrbauten des Großen Kurfürsten an der Guinea-Küste, die Inselreich-Gründungen der Hamburger in der Südsee, zu einer quälenden Verdrängung in der Volksseele.

Unvergessen bleiben muß die spontane, durch keinerlei Reizmittel hervorgerufene Begeisterung gerade der für innere Freiheit vorkämpfenden Volkskreise für die Schleswig-Holsteiner-Bewegung, für den so kläglich endenden Flottenanlauf dieser Zeit. Es war nach allen geschichtlichen Vorgängen völkerpsychologisch mehr als unweise, bei dieser Gelegenheit Schwarz-Rot-Gold von London aus als Seeräuberflagge herabzusetzen, wie es Palmerston tat, und kaltes Wasser auf eine glühende Volksseelen-Regung zu gießen. Als dann die Jahre 1864 und 1870/71 einem mehr und mehr seine überseeische

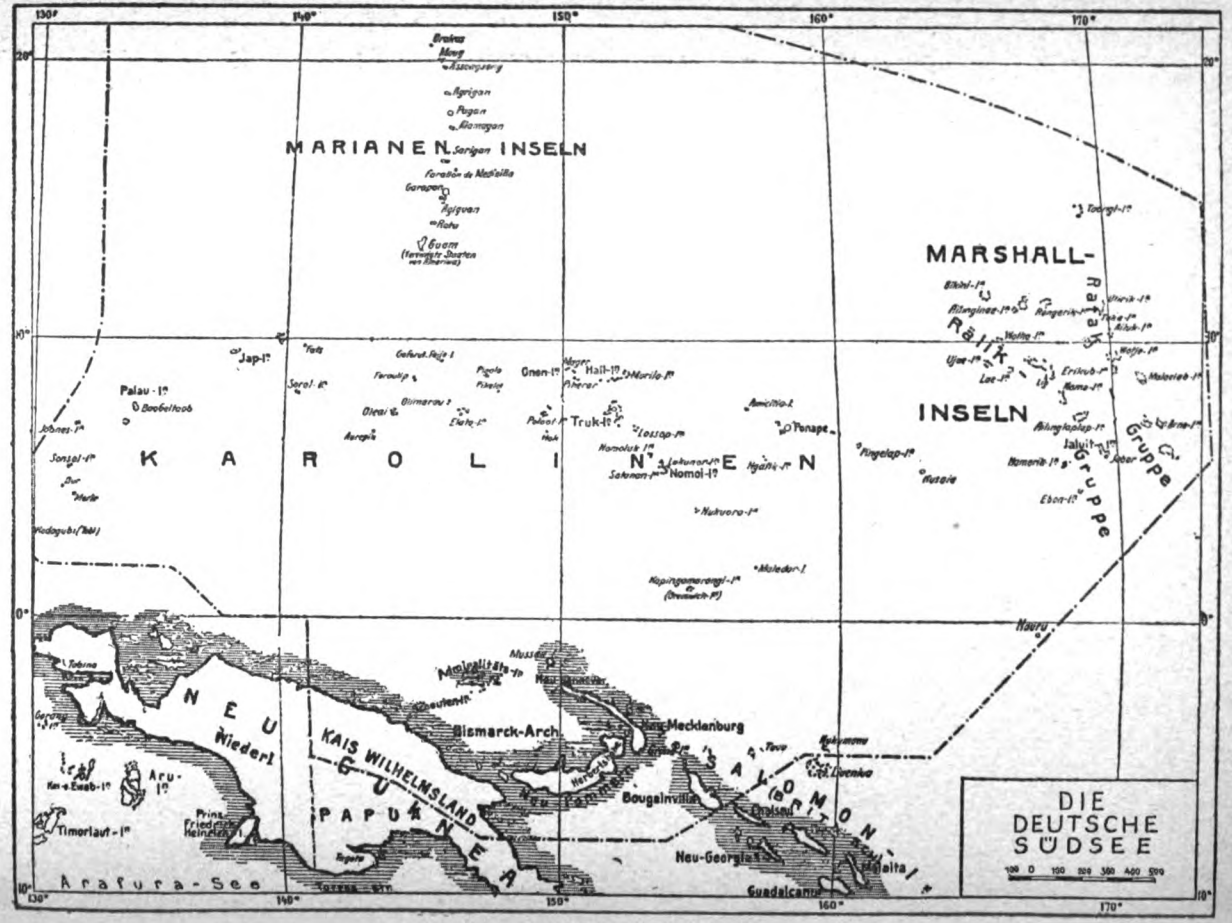
Digitized by Google

Lebensnotwendigkeiten bei seiner Lebenshaltung überschlagenden Großvolk die unerträgliche passive Wehrlosigkeit des Restes seiner Küsten nachwiesen, da war für eine würdige Abhilfe die seelische Grundhaltung gegeben. Ihr Anreger fand verständnisvollen Widerhall und es handelte sich nur mehr um das Ausmaß und die bestmögliche wehrtechnische Ausführung eines an sich als nötig erkannten Schutzes, der zweifellos im vorletzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts über anderen drängenden Aufgaben etwas vernachlässigt worden und in den Hintergrund geglitten war. So stand es auf der festländischen Gegenseite. Überschauen wir vor der Einmündung in die Geschichte der jüngsten Zeit seit 1900 die zur Gegenwart heransteigende Entwicklungslinie des Seemachtgedankens in den nordgermanischen Meeren noch einmal, so finden wir von seinem ersten organisierten Auftauchen an ein langsames Abwandern der Macht vom Berührungsgebiet des Rand- und Binnenmeeres an Sund- und Skagerrak nach den Außenrändern. Die skandinavischen Mächte — heute so gesättigt und zu guten Ratschlägen an Hungernde bereit — haben ein Jahrtausend lang die Entwicklung des festländischen deutschen Ufers nach Kräften gestört und fortwährend Stücke aus ihm herausgerissen, während die große Westinsel sich nur bemühte, den westlichen Teil entgliedert zu erhalten und das Aufkommen einheitlicher Seekraft dort zu verhindern.

Dabei hatten die Randmächte einzelne Teile schwer im Wachstum getroffen. Zuerst war Dänemark in Schweden mit furchtbaren Hemmungen dazwischengetreten, und die Schweden hatten es schwer vergolten. England war durch nordische Einwirkungen und Überschiebungen wiederholt zurückgeworfen, freilich auch im Rassengemisch durch Blutauffrischung heilsam erneut worden. In die Frühbildungen der germanischen Festlandreiche hatten die Normannenzüge umgestaltend eingegriffen; zwischenunter hatten Zeiten, wie die des Zusammenwirkens des niederländischen Ufers mit dem britischen unter Wilhelm III. von Oranien gezeigt, welcher Kraftäußerung ein Vertrauensverhältnis der Anlieger fähig war, solange es eine überlegene Staatsmannspersönlichkeit einigermaßen verbürgte.

Aber nie hatte, auch nicht bei dem britisch-französischen Gegensatz, ein völlig auf Vernichtung von innen und außen her abzielender Austrag eines Zweikampfes der Anlieger stattgefunden, wie er etwa bei der Verstümmelung Athens dem griechischen Lebenskreis als politischer Macht den Todesstoß gab, oder wie er beim Verfahren Roms mit Kapua oder Karthago schließlich auch das innere Ausbluten und den Verfall des römischen Kulturkreises veranlaßt hatte. Ein solcher Austrag — den ein sich selbst achtender Volkscharakter niemals verzeihen kann, wie es ihm hervorragende Briten nach dem Friedensvertrag bezeugten — blieb an der Nordsee zum erstenmal dem britisch-deutschen Seewehr-Gegensatz vorbehalten.

Digitized by Google



Nr. 41 Die deutsche Südsee

Digitized by Google

Sein Austrag aber in dieser für beide Teilnehmer von 1914—1919 verhängnisvollen Art und Form erscheint als furchtbares Zeugnis des Mangels an geopolitischer Weitsicht der Männer am Ruder; so erschien auch auf der Gegenseite dieses „Aneinandergeraten schlecht gelenkter Fahrzeuge" vorahnungsvoll — nach einem mir persönlich gegenüber ausgesprochenen Urteil, schon im Jahre 1909 Lord Kitchener — gewiß keinem Progermanen, aber einem Kenner des Kraftfeldes der Erde.

Gegebenheiten der geographischen Lage sind die Schwächen der Deutschen Bucht, die Stärken der deutschen Ostsee-Stellung — (die denen Japans an der abschließbaren Japansee mit ihrem Weg zu unentbehrlichen Rohstoffen vergleichbar ist) — und die Haltlosigkeit der überseeischen Macht- und Wirtschaftsverbindungen des deutschen Überseebereichs, namentlich in der am meisten ozeanischen, in ihren Seeräumen so raumweiten Inselreichbildung in der Südsee. Aber dieser Schwäche entsprach eine ähnliche des britischen Vorkriegs-Weltreiches im Pazifik gerade gegenüber den Vereinigten Staaten und Japan. Diese Gemeinsamkeit, gegen deren Einsicht sich in beiden Reichen vergeblich Kurzsichtige sträubten, hätte geopolitisch eine Kooperation in der Form einer Junior-Partnership in besserem oder in ähnlichem Zahlenverhältnis wie heute — sogar unter Beteiligung Japans und der Vereinigten Staaten oder beider — nahelegen müssen, wie sie sicher Chamberlain vorschwebte, was er auch einmal eingehend mir persönlich gegenüber 1899 in London ausgesprochen hat. Bezweifelt wird, wieweit der Gedanke von britischer Seite ehrlich gemeint war, der durch lange Jahre namentlich in Japan Anklang und Verständnis fand. Hayashi hat darüber geschrieben, Ito, Katsura, Admiral Kato, Baron Goto haben mit anderen und mir wiederholt davon gesprochen.

Aber sicher war — von der eben gewonnenen Einsicht in die Eigenart des geopolitischen Seemachtbegriffes aus betrachtet — der Gedanke einer Thesaurierung der Flotten beiderseits absurd, — wie ihn noch jüngst Admiral Sir Reginald Custance im Gegensatz nicht nur zu Clausewitz, sondern auch zu dem großen Schatten Nelsons zu entwickeln sucht. Es gibt keinen „Sicherheitsbegriff" in Custances Sinn als Gegensatz zu einem Machtbegriff zur See. Der „will to security" wird dem „will to power" immer unterlegen sein. Das wies Präsident Coolidge, der Vorgänger Hoovers, mit seiner Milliarden-Flottenvorlage dem sich fast gleichzeitig zum vierten Gestaltwandel entgliedernden britischen Reichsverein nach; und Admiral Sakamoto zeigt es dem Inhaber von Singapore mit seiner Vorstellung von der „in einen japanischen Teich verwandelten Japansee". Damit sind aber auch der deutsche „Risiko"-Gedanke und das britische Aufgeben des Pazifik um des Starrens auf die Deutsche Bucht willen geopolitisch gerichtet. Doppelte geopolitische Fehlerreihen sehen wir also seit der Jahrhundertwende in geometrischer, statt der bis dahin

Digitized by Google

wenigstens nur arithmetischen Progression, fortschreiten und um 1901/02 an der Möglichkeit des Ausgleichs vorüberschießen, die Japan vergeblich offenzuhalten versuchte. Eine letzte Chance lag vielleicht in der Eigenart des Ostsee-Abkommens. Hier blitzt ein geopolitisch richtiger Gedanke auf. Ein fruchtbarer Weg, wie bei dem Abkommen Japans mit den Sowjets von 1923 und 1925, öffnete sich noch einmal. Aber in der Nordsee gab es keinen Weg an England vorbei – nur einen mit ihm, oder einen gegen seine ganze Weltstellung! Um die volle Gefahr und Spannung dabei zu überschauen, hätten sich die Blicke inner-europäischer Staatslenker notwendig auf das pazifische Ende des weltpolitischen Gewebes richten müssen, von dem durch das japanisch-britische Bündnis die Einkreisungsmöglichkeit des wirtschaftlich so bedenklich scheinenden nächsten Kontinental-Gegners ausgegangen war.

Hier zeigten sich als Grenzwerte einerseits die absolute Gefahrlage des ozeanischen Inselreiches in der Südsee und seiner Anhaftepunkte – (für welchen Teil des Reichsgebiets doch auch ein deutscher Reichstag, nicht nur ein Kaiser die Verantwortung trug) –, andererseits das mit fremder Macht- und Wirtschaftsfurcht so reichbelastete mögliche Ende einer riesenhaften kontinentalen eurasiatischen Eisenbahnpolitik zusammen mit Rußland und China, in Kiautschou. Die Weite dieser geopolitischen Spannung verriet, daß die Möglichkeit des Hin- und Herschwankens zwischen Kontinental- und ozeanischer Politik – wie sie Bülow betrieben hatte – an einer gefährlichen Belastungsprobe auf einem kritischen Punkt angekommen war. Option war unvermeidlich, wenn es nicht gelang, einen retardierenden Ausweg in einer neutralen Rechtsbodenpolitik via Haag oder Völkerbund-Vorläufer zu finden, bis der um 1900 schon vielen sichtbare, mindestens zu ahnende, entlastende chinesisch-pazifische Unruhenherd aufflammen konnte, und damit die große Druckentlastung Innereuropas selbsttätig eingetreten wäre.

Eine geradezu stupide geopolitische Verständnislosigkeit der führenden Staatsmänner Mitteleuropas gegenüber dieser Seite des südostasiatischen Problems erleichterte den damit Befaßten das europäische Einkreisungsspiel; aber ein ähnlich nach Innen gerichteter Engblick der demokratischen britischen Führer ließ auch sie an den weiter zurückliegenden, aber noch viel größeren Gefahren für den reichsbritischen Bund vorbeisehen, der doch schon in weiterblickenden englischen Kreisen erkannt und lebhaft beklagt wurde. „Grenzenlos sind die Kosten geographischer Unwissenheit", schrieb Th. Holdich mit deutlichem Seitenblick auf Lloyd George! Panikstimmungen der öffentlichen Meinung beiderseits der Nordsee kamen hinzu und trübten jede geopolitische Urteilsfähigkeit; Massenwahn und Furcht ließ gerade den gefürchteten Schlag gegen Macht und Wirtschaft durch die Hände beider Gegenspieler auf beide fallen, den sie durch zu weitgehende Seemacht-Drohungen gegeneinander

Digitized by Google

hatten vermeiden wollen. Dazu kam, daß eben die geographische Ahnungslosigkeit, der Mangel an wehrgeographischer Schulung demokratischer und volks- wie friedensfreundlicher britischer und mitteleuropäischer Staatsmänner sie unter das Gegenspiel unbeherrschter Ressorts in ihren eigenen Auswärtigen Ämtern, ihren Flotten- und Heeres-Verwaltungen und Stäben geraten ließ. Dadurch wurde in Wahrheit die Zukunft beider Seemächte den rückständigen, kleinräumigen, im Grunde beiden feindlichen Kontinental-Interessen Frankreichs, Österreichs und russischer Hofparteien dienstbar.

So wird vom Standpunkt der Idee der Seemacht, die geopolitisch bereits im Abtriften zu den großen Anliegern des Pazifischen Ozeans war, das britisch-deutsche Ringen zu einem geopolitischen Anachronismus oder Metachronismus, aus einer — gegen den gleichen geahnten aber nicht erkannten Ferndruck gerichteten — Furcht und Massenpsychose heraus. Sie beschleunigte gerade das, was beide vermeiden wollten: die Entgliederung beider Imperien, im einen Fall revolutionär und durch Abreißen lebenswichtiger Teile, Zusammendrängen in ein explosionsreifes Volk ohne Raum, im anderen Fall evolutionär, durch Abtriften der pazifischen Dominien wie Südafrikas in völlige Gleichberechtigung, ohne gleiches Mittragen der Last, durch eine ungeheure Beschleunigung, die das Schlagwort von der Selbstbestimmung der kleinen Völker der Selbstbestimmungsbewegung der großen in den Monsunländern erteilte. So kam die Einfügung der ehedem führenden Seemächte Europas in Kontinentalbünde (England) oder Kontinentaldruck veralteter Nationalitätsstaat-Systeme, die sie beide ihrer überseeischen, ozeanischen Kraftentfaltung beraubten und sie, unter Schuldendruck, zwang, sich der Wanderung der Wirtschafts-Zyklone nach Wallstreet noch eher zu beugen als es vielleicht sonst nötig gewesen wäre. Verlagerungen zuungunsten Europas, zugunsten der pazifischen Anrainer, wirkten sich schneller aus; der von beiden fälschlich voneinander gefürchtete Rückschlag kam, durch die Industrialisierung der Rohstoffländer beschleunigt, und schon erklang nicht nur von den Vereinigten Staaten die Herrensprache von Washington und Genf, sondern auch von den aufstrebenden menschenreichen, aber armen Staaten Italien und Japan die Absage gegen eine „Hegemonie der Reichen über die Armen" (Coppola, Mussolini!).

Und wenn es in einer reifen britischen Betrachtung hieß: „a german naval victory early in the war might have shaken British Sea power ...", so wird derselbe Beobachter vielleicht nun längst eingesehen haben, daß auch der britische Nicht-Sieg, das Nichteinsetzen der Seemacht — gegen den Sinn der von Nelson so scharf erkannten absoluten Seemacht-Idee — den gleichen Mißerfolg hatte. Auch England bezahlte die Fahrt ohne Kampf der

Digitized by Google

Hochseeflotte von der deutschen Bucht nach Scapa Flow mit seiner Seeherrschaft, so wie es sie vor dem Kriege auffaßte, mit der Macht über seine Dominien, namentlich die pazifischen, mit der an Amerika übergegangenen Führung des Angelsachsentums, und mit seiner asiatischen Herrenstellung, ohne sich andererseits von dem eher verstärkten kontinentalen Macht- und Wirtschaftsdruck freimachen zu können.

Dieses ähnliche Los aber traf beide See-Gegner, weil sie ein Leitmotiv ozeanischer Geopolitik verkannt hatten, das ihnen ihre eigenen besten Köpfe, von Nelson und Callender, von Clausewitz und Ratzel bis zu den Epigonen „Fabius Junior" und Hollweg, oft genug ins Stammbuch geschrieben hatten. Etwas mehr selbständige geopolitische Schulung hätte manchen Staatsmann davor bewahrt, Spielball seiner eigenen Ressorts zu werden und sich das Ruder entgleiten zu sehen, ohne daß er es rechtzeitig merkte — aber es gehörte sehr viel Optimismus dazu, um zu glauben, daß es in dem so schwergeprüften Europa nach der so bitter lehrreichen Kriegserfahrung nun für immer besser geworden sei!

Denn hier liegt zutiefst zugrunde — (zwar nicht eine Entschuldigung für die raumweit weltüber geschulten führenden Kreise der britischen Inseln, wohl aber für die deutschen Staatsmänner binnenländischer Herkunft) — ein geschichtlich belegbarer grundsätzlicher Unterschied zwischen ozeanischem kulturpolitischem Denken und einem in kleinräumigen Verhältnissen der geographischen und geschichtlichen Kinderstube großgewordenen oder doch zu Einfluß gelangten Führertum.

Kennzeichnend für die Eigenart ozeanischen Denkens gegenüber geschichtlichen Erinnerungen ist die Tatsache, daß keine der einprägsamsten Leistungen deutscher Seemannskunst und Tapferkeit, auch nicht das gewaltige Ereignis des Abringens der germanischen Seestreitkräfte zu beiderseitigem Verderben in der Nordsee, der gesamten ozeanischen Welt einen so tiefen Eindruck gemacht hat, wie Fahrten und Ende des Kreuzergeschwaders unter Admiral Graf Spee im Pazifischen Ozean und an der Südwest-Schwelle des Atlantischen, und die Taten der zweiten „Emden" mit ihrem heroischen Untergang im November 1914 an den Cocos-Inseln des Indischen Ozeans. Wie sehr in diesen Fällen der Glanz weltmeerüberspannender, wahrhaft ozeanischer Leistung in der Meinung nicht nur, sondern auch der Seelenstimmung weltmeerweit denkender und empfindender Menschen die Feindschafts-Erinnerung völlig auszulöschen vermochte, beweist etwa, daß eine große, oft bitter deutschfeindliche Kolonial-Zeitung des Fernen Ostens, wie der North China Herald und Daily News zu Ehren des Besuchs der dritten „Emden" in Shanghai (28. April 1931) einen Überlebenden der Cocos-Inseln, Hans Heinz Harms-Emden, sein Erleben an jenem Tage in beifällig begrüßter Breite erzählen

Digitized by Google

ließ: ein Stück aus einem Heldenlied, das als Nervenprobe die Erlebnisse hellenischer Halbgötter mit weltgeschichtlichem Ruf weit hinter sich läßt.

Darin aber tritt ein Unterschied zwischen weiträumigem meerbestimmtem Denken und festländisch verengtem Raumgefühl hervor (namentlich, wenn die umgebenden Leitkategorien, wie enge Waldtäler, Kleinformen des Mittel- und Hochgebirgs, den Sehkreis noch weiter verengen), der sich nur in seltenen Fällen ausgleichen läßt. Man darf als geschichtliche Wahrheit verbuchen, daß die Außenleistungen der deutschen Flotte im angelsächsischen und japanischen Überseebereich rückhaltloser anerkannt worden sind und lebendiger im Gedächtnis weiter erhalten werden, als in breiten, binnendeutschen Volksschichten und Mehrheiten (nicht den kleinen erinnerungstreuen Kreisen!). Darin drückt sich ein beschränkteres, engeres, phantasieloseres kulturpolitisches Denken historisch aus, als es die weiträumigen Erzieher der Menschheit, Meer und Steppe, begünstigen und hervorrufen.

Mühsam hat eine Minderheit anderthalb Jahrzehnte dagegen gekämpft; erst als sie die Macht gewann, ist es mit der Volks-Erziehung wieder aufwärts gegangen.

Digitized by Google

XII

Ozeanische Wirtschaft

In welche Gefahrlage, in welche geopolitische Spannungen, die nur bei höchster Umsicht ausgleichbar gewesen wären, ein so enggekammerter, umdrängter Lebensraum geraten mußte, wie der deutsche, innereuropäische, mitteleuropäische — schon bei einem bewußten Pendeln zwischen ozeanischen und kontinentalen Macht- und Wirtschafts-Leitgedanken, wieviel mehr noch bei einem planlosen Zick-Zack-Kurs zwischen beiden —, das wird uns noch klarer, wenn wir die Frage nach der Eigenart rein ozeanischer oder vorwiegend ozeanischer Wirtschaft stellen.

Die Antwort wird sich uns deutlicher erweisen, wenn wir von den zwei großen Leitgedanken der Weltwirtschaft ausgehen, die alle Wirtschaftswissenschaft in zwei unversöhnliche Lager spalten: „Wille zur Autarkie", sich selbst genügender Wirtschaft, die am liebsten nur Überschüsse zum Austausch an die Weltwirtschaft abgeben möchte, aber für sich allein in ihrem Teilraum unbedingt lebensfähig zu bleiben strebt, und „Wille zur ‚Geoökonomie'", zur arbeitsteiligen Weltwirtschaft, mit sogenannten Angelwirtschaften, Monokulturen für bestimmte Rohstoffe da, wo diese am besten gedeihen, und Verarbeitung da, — wo ein kleiner Teil Wirtschaftler meint, daß es für die Weltwirtschaft am besten sei.

Auf dem Boden der Autarkie stehen praktisch die Vereinigten Staaten, die Sowjets, das französische Kolonialreich, auf ihn sucht Italien zu gelangen; China, Japan, auch Indien, denen er früher selbstverständlich war, suchen ihn gegen fremde Aufdrängung arbeitsteiliger Wirtschaft festzuhalten; das Britische Reich in seiner Gesamtheit strebt verzweifelt zu ihm zurück; auf dem Standpunkt der mehr oder minder durchgeführten „Geoökonomie" stehen praktisch nur das industrialisierte Kernland Großbritannien, stand aus hartem Muß das übervölkerte Innereuropa, — theoretisch der Völkerbund und alle vorzeitigen Freunde des tausendjährigen Reiches. Wirklich abhängig von den Schwankungen ozeanischer Wirtschaft und den Vorstellungen von der Freiheit der Meere sind aber außer solchen Gebieten, in denen Struktur die Seeräume den Landraum überwiegen, nur nicht-autarke größere Wirtschaftsräume wie Großbritannien und Innereuropa. Japan steht hart an der Grenze;

Digitized by Google

durch Druck von außen in Monokultur gestoßen, sind Landschaften, die durch arbeitsteilige Wirtschaft der großen angelsächsischen Inselmächte künstlich auf Angelwirtschaften gestellt sind, wie Ägypten (das sich dagegen wehrt), Burma und Malaya (die beide dadurch in wirtschaftliche Katastrophen geraten sind), immer mehr die Philippinen, Teile von Zentral-Amerika, einzelne Umschlagsinseln und Küstenstädte. Unter den kleineren, scheinbar selbständigen Wirtschaftskörpern stehen Portugal (Wein-Monokultur) und Griechenland (Korinthen, Wein, Öl) ozeanischer Wirtschaft besonders hilflos gegenüber.

Wann aber ist es angesichts solcher Beispielreihen berechtigt, von ozeanischer (mariner, meerbestimmter, thalassischer) Wirtschaft im Gegensatz zu festländischer zu reden? Strenggenommen überall da, wo die Wasserverkehrsstraße als Regler des Umsatzes die Landstraße, die Bahn überwiegt — denn geographisch-physisch betrachtet, hängen ja alle Wasserstraßen vom Meere und seinem Wasserkreislauf ab. Entstanden ist ozeanische Wirtschaft wohl überall, wo sie sich findet, aus der Meer-Ergänzung einer zu knappen Nahrungsdecke, noch früher bei Küstengebieten, als Inseln, die — wie das England des Mittelalters — sehr kontinental in der Wirtschaft sein können.

Fischerei, Küstenhandel, Zwischenhandel, Große Fahrt ist in der Regel der Entwicklungsgang. „Ozeanische Wirtschaft" ist also ein Stempel, der einem Wirtschaftsraum häufiger bei bloßem Vorwiegen als bei wirklicher Ausschließlichkeit aufgeprägt werden kann. Oft handelt es sich dabei um rhythmisches Pendeln und Schwanken, bei dem das Landeinreichen der Meereinwirkung eine sehr bedeutsame Rolle spielt, die z. B. 1900 von Langhans für die deutschen Küsten überzeugend bearbeitet wurde. Nur wenn die wirtschaftlichen Beziehungen zum Meere den ganzen Landkörper eines Teilraumes so durchdringen, wie Obst und Knowles das für Großbritannien, Mecking für Japan nachweisen, dann kann man schlankweg von ozeanischer Wirtschaft reden. Selbst das meerdurchspülte, an seiner Wespentaille nur 90 km breite japanische Inselbogen- und Inselwolkenreich pendelt auf der Kante, da es *noch* für seine Lebenserhaltung autark ist, nur in bestimmten Gefahrlagen die Rohstoff-Ergänzung aus Korea, der Mandschurei und Mongolei nicht entbehren kann, also auf überseeische Zufuhr angewiesen ist, aber allerdings durch ein beherrschtes Randmeer. Gewisse Inselgebiete sind solche rein ozeanischer Wirtschaft: der Südsee, Indonesiens, des amerikanischen Mittelmeeres, auch Küstenlandschaften, wie Ligurien, Jonien, Dalmatien; Umschlagsinseln, wie Honkong, Singapore; Seehäfen, wie Shanghai, London, Liverpool, Hamburg, Rotterdam, Genua, Bombay, Aden — vielleicht schon nicht mehr ausschließlich Antwerpen oder Madras.

Solche Urteile leiten über zu Versuchen der Typisierung, die sich sehr wohl als eine Skala rein ozeanischer, vorwiegend ozeanischer, stark ozeanischer, ge-

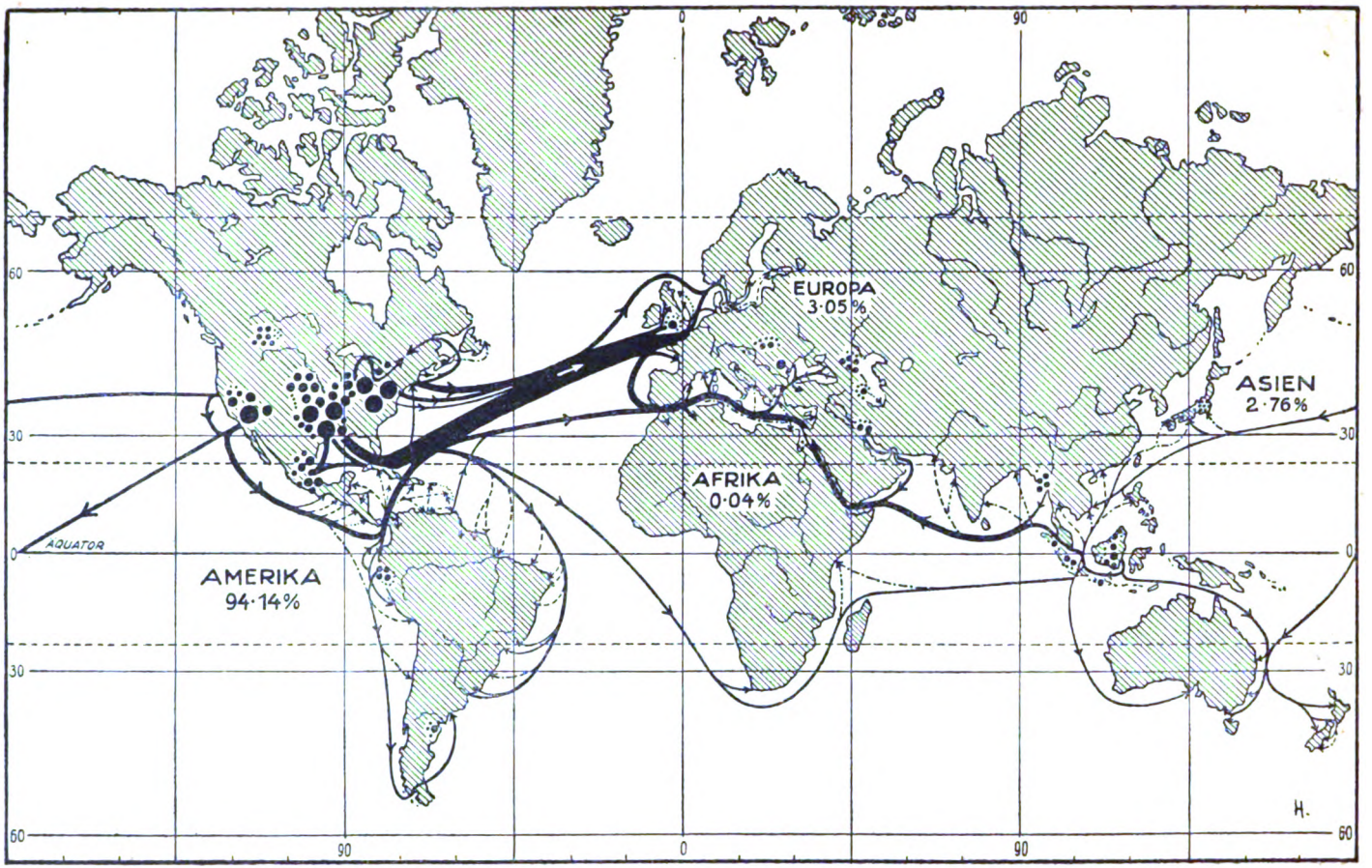
Digitized by Google

mischter ozeanisch-kontinentaler Wirtschaft mit Abstufung bis zum Verschwinden der ozeanischen gegenüber vorherrschender Festlandwirtschaft in Karten eintragen ließen. Solche Typisierungen können zunächst wieder nach historischen Reihen vorgenommen werden, wenn wir nach der Zeitfolge fragen: welche Lagen, welche Güter lockten zuerst zur Überwindung des Meeres, um sie herbeizuschleppen und zu vermitteln? Da war es naturgemäß zuerst, was das Meer selber bot: Fischereiertrag, wandernde Seetiere, die den Jäger nach sich zogen, Treibholz und anderes, das die See an Land spülte, wie den Bernstein, Muschelgeld, Perle und Perlmutter. Edelmetall und Elfenbein lockten nach Ophir; notwendige Ergänzungen zu Metallmischungen (Bronze) nach Kypros und Südafrika, zu den Kassiteriden (Zinninseln). Erst nach den Hauptreizen kommt das ergänzend Notwendige. So fährt das Getreide aus den pontischen Landschaften durch die Lebensader Athens nach Attika mit seiner Öl-Monokultur, aus Ägypten und Afrika nach Rom, wo bei zunehmender Verstädterung Italiens der wirtschaftliche Untergang des Altertums aus Nichtbewältigung der thalassischen Wirtschaft des Seetransports der Massengüter durch die römische Zentrale herbeigeführt wird — („latifundia perdidere Italiam jam vero et provincias) —, wie uns Eduard Meyer nachweist.

Im Mittelalter ruht die Blüte der Hansa zuletzt doch auf den Wanderzügen des Herings und des Stockfisches, was noch heute sinnfällig wird, wenn man in Dänemark und Norwegen den „Cod-Wagon" die Rolle des Viehwagens in Österreich und Altbayern spielen sieht. Portugal und Niederlande suchen den Weg zu den Ursprungsländern der Gewürze, den Reizmitteln für die eintönige Räucherfleischkost des Mittelalters, auf dem England dann folgt, vom Selbstgenügen des Wollausfuhrlandes zur ozeanischen Ausgleichswirtschaft übergehend — die Europa sicherere Erträge abwarf, als Spaniens Silberflotten, deren einstige Raubwirtschaft heutzutage mit Goldverschiffungen nach den Vereinigten Staaten und Silberpreissturz gebüßt werden muß.

Versuchen wir Ordnung in die Flucht der geschichtlichen Erscheinungen zu bringen, so stellt sich vielleicht ein Zug des langsamen Herübergleitens vom Reiz der hochwertigen Ware zum Massen-Bedarf heraus. Eine Vermittlerstellung — einzigartig, weil eben mit dem großen Tonnagesprung vom Segler zur Dampfschiffahrt zusammenhängend — nimmt dabei, von Brooks Adams mitleidlos beleuchtet, der westindische Zucker ein, auch Kaffee und Tee, die Theobromin-Reizgifte und zugleich Massengüter gewisser Kulturlandschaften (Java, Ceylon, Brasilien, China) und ihre Spezialzentralen (Bremen!). Immer wieder spielt auch die Fischerei der vorwiegend meerernährten Länder (England, Japan, Indonesien) herein, als Erhalter ozeanischer Wirtschaftszüge. Aber auch der Wert wirtschaftlicher Viel-

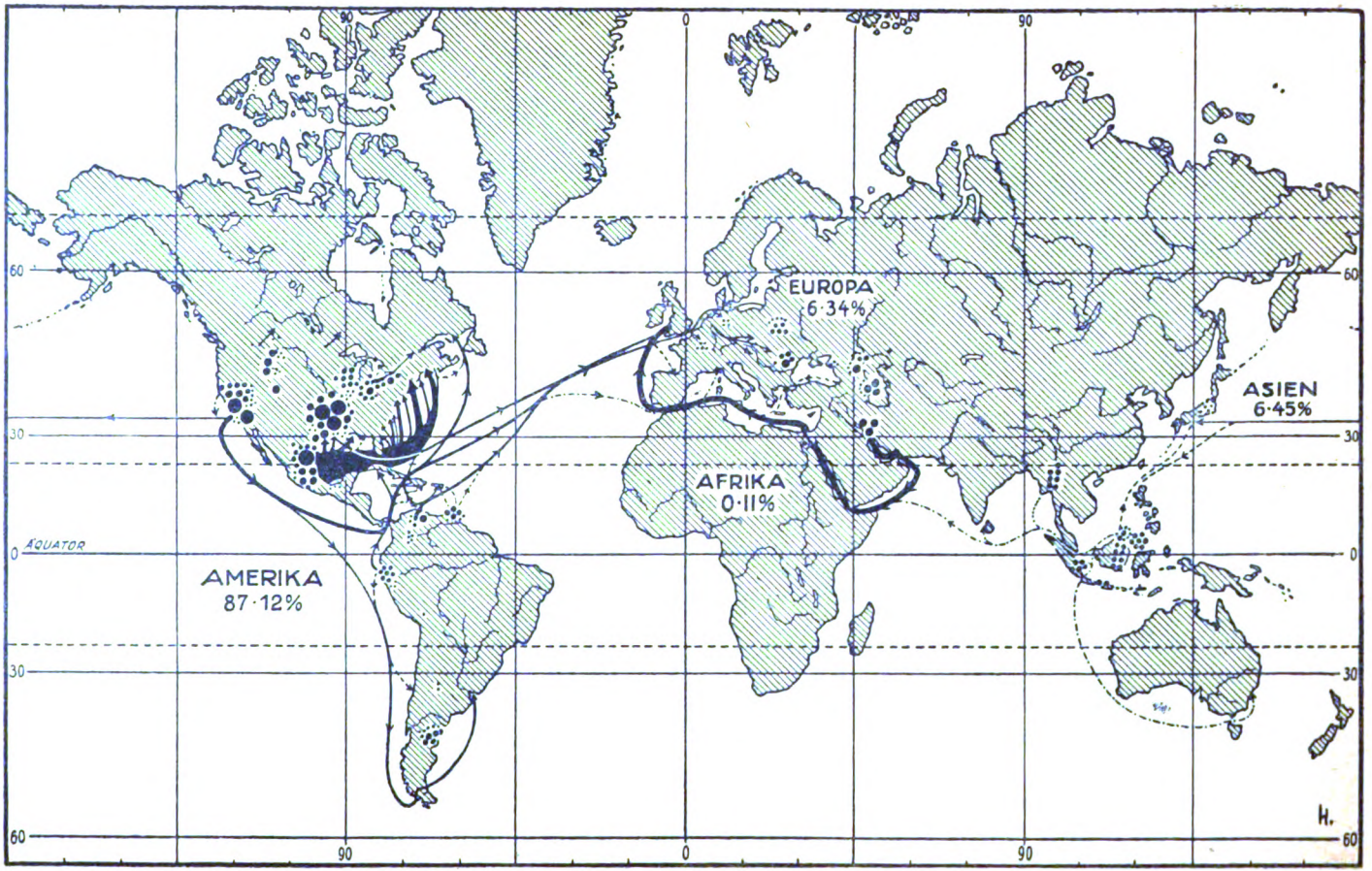
Digitized by Google



Nr. 42 Der Benzinstrom der Welt

Die Stärke der Kreise und Linien entspricht der produzierten und transportierten Tonnage

Digitized by Google



Nr. 43 Der Erdölstrom der Welt

Die Breite der Kreise und Linien entspricht der produzierten und transportierten Tonnage

Digitized by Google

seitigkeit tritt hervor (Stückgut-Strecken; Venedig — im Innern mit flüssigem Wirtschaftskern — Zürich!).

Als Abschluß einer Untersuchungsmethode, die den zeitlichen Ablauf mit dem raumbestimmten in Einklang bringt, erscheint das großartige Bild, das Brooks Adams von der Wanderung der Wirtschaftszyklone entworfen hat, die sich — aus dem Innern Asiens westwärts ziehend — zuletzt über den Atlantik nach Amerika verlagert und pazifikwärts weiter wandert. Jeder geographische und historische Wirtschaftsforscher müßte sich diese Vorstellung wenigstens einmal kartographisch klargemacht haben, so wie dieser kühne Amerikaner sie durchdacht hatte, nachdem seine Gedankenreihen ihn befähigt hatten, schon im Jahre 1892 und 1900 Vorhersagen über Ereignisse von ungeheuerer wirtschaftlicher Tragweite zu machen, die sich 1914—1919 vollzogen und heute Europa schwer erschüttern. Meerüberschreitende Verlagerungen der Wirtschaftszyklone, Verlegung der Wege ozeanischer Wirtschaft mit ihren Rückschlägen tief ins Binnenland hinein, sollten uns doch geläufigere Vorstellungen sein, als sie es tatsächlich sind; zumal sie sich in der ozeanischen Wirtschaft, von der wir Innereuropäer uns nun einmal so sehr abhängig gemacht hatten, viel unvermittelter, krisenhafter vollziehen als in der hemmungsvolleren kontinentalen. Gefahren plötzlicher Trockenlegung gerade für die Monokultur, die Angelwirtschaften, ziehen unvermerkt herauf (Kopra gegen Soja-Bohne; Weizen gegen Roggen und Hirse) und sind dann notwendig mit Ernährungskrisen für Massen verbunden.

Diese Erkenntnis fordert als nächste Aufgabe eine Untersuchung der Wirtschaftswege und Einzugs- wie Ausstrahlungsgebiete überseeischer Monopolgüter: Öl (in seiner Lebensnotwendigkeit bei zu schmaler Decke für den britischen Dominienverband, bei verschwenderischer Raubwirtschaft in den Vereinigten Staaten), Baumwolle (gleichfalls ein internes Reibungsgut der Angelsachsen mit ozeanischen Ausgleichswegen zu Pflanzergebieten im Sudan, in den Monsunländern), Tee und Seide (mit ihrer transozeanischen Verarbeitung), Gummi und Zinn (Malaya und Indonesien als transozeanische Wirtschaftsnachfolger in der Kultur der hevea brasiliensis, die sich Brasilien entgleiten ließ, wie Java und Arabien den Kaffee!). Wirtschaftskatastrophen, wie bei der Zuckerübererzeugung in Westindien, bei Kaffee und Tee in Java und Ceylon, bei Kaffee in Brasilien, traten als Folge unbedachter transozeanischer Arbeitsteilungsversuche am ungeeigneten Objekt ein; und doch liegt es im Wesen ozeanischer Wirtschaftsreiche, immer wieder versuchsweise bis an die Grenzen des Unwirtschaftlichen gehen zu müssen, und so die Gefahr solcher Zusammenbrüche heraufzubeschwören. Dabei haben dann ganze Länder wie Ägypten, Indien, Birma, China mit hungernden, plötzlich aus ihrem wirtschafts-geographischen Gleichgewicht geworfenen

Digitized by Google

Millionen die Zeche für Überspannung ozeanischer Wirtschaft zu bezahlen oder wie Birma, Malaya mit einer durch Raubbau eines einzelnen Wirtschaftsgutes ruinierten Kulturlandschaft oder zerstörten landwirtschaftlichen Arbeiterverhältnissen (vgl. Kohlen im Hunterriver-Becken). So schlägt ozeanische Wirtschaft weit ins Binnenland hinein (in China bis Changsha und Itschang über Hankau hinan), Arbeitskräfte abziehend, natürliche Wirtschaftsgliederung aus dem Gleichgewicht werfend.

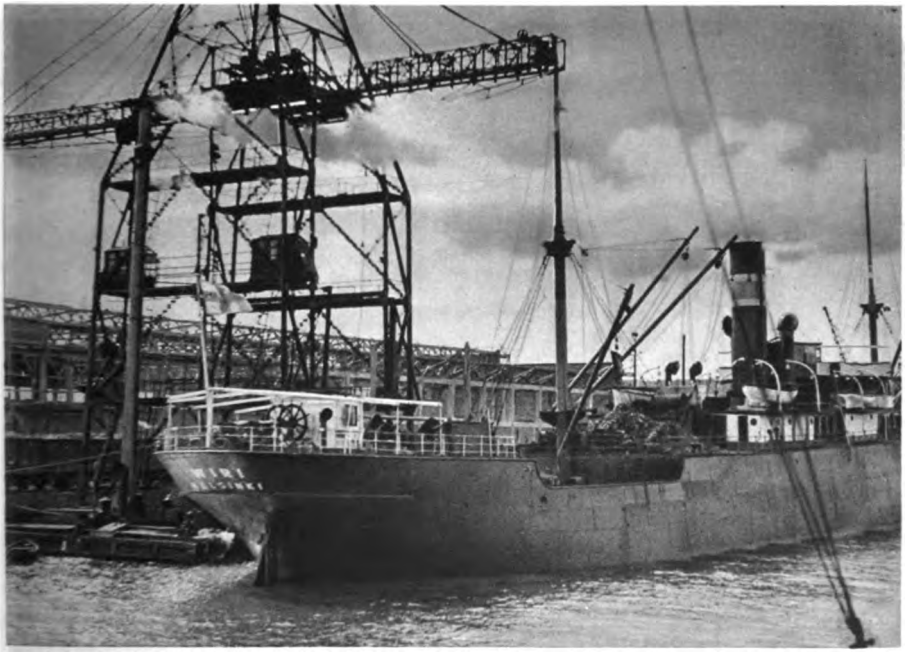
Noch schlimmer ist es, wenn die Händler zur See – rein von meerüber ausgleichendem Wirtschaftsegoismus geleitet – als unerwünschte Gegenleistung statt baren Geldes Völkergifte aufdrängen, wie das Opium in China (1842–1845: Opiumkrieg!) oder im Übermaß Theobromine und Tabak einführen oder auch Alkohol auf dem Schmuggelwege zuleiten, wie gegenüber trocken gelegten Ländern. Kriege und unabsehbares Völkerverderben entstehen aus solcher Droguen-Obtrusion. Die Verführung dazu als weltgeschichtliches Dauermotiv liegt darin, daß hohe Werte bei ganz geringem Transportraum mit höchsten Gewinnen über Meer geführt werden können, was fast wie Goldverschiffungen zu wirken vermag, zumal Thesaurierungen in Edelmetall der sonst nur Überschüsse abgebenden Einfuhr-Länder auf diesem Wege abgezapft werden können, wie es bewußt der Ferne Osten gegenüber Rom, das Abendland gegenüber China tat.

Aber nicht nur der transozeanische Hochwertverkehr braucht Ausgleichsgüter; auch der Massenverkehr sucht zum Ausgleich annähernd gleich viel Schiffsraum fressende Massengüter als Gegengewichte. Fahren mit Ballast ist auf die Dauer wirtschaftlich widersinnig. Daher das wechselnde Hin- und Herfahren und Herumwerfen der Trampdampfer-Flotten, wenn irgendwo neue Wirtschaftsgüter auftauchen und für ozeanische Wirtschaft erreichbar werden: z. B. kalifornischer Weizen und Öl, mandschurische Bohnen, namentlich Rohstoffe und Halbfabrikate gegenüber Zivilisations-Gütern, gegen Maschinen usw. Daher vor allem die wechselnde Konjunktur des wichtigsten massenraumfüllenden Gutes, der Kohle, die bald ein Fahren japanischer und australischer Kohle bis Chile, ja in ausgesprochene, zeitweilig streikende Kohlenländer rentabel macht, bald sinnlos erscheinen läßt. Voraussicht, Konjunkturprognose spielt dabei eine große Rolle: katastrophale, wie jahreszeitliche, rhythmische Verschiebung, die vor allem bei Ernteschätzungen, bei Früh- und Späternten Gewinn verheißt, aber auch Gefahr bedeutet. Reis, Baumwolle, Weizen, Kaffee belohnen genaue Ernteschätzungen, bestrafen falsche Beobachtung, schlechten Nachrichtendienst oder Irrleitungen der Ware.

Der ausgleichenden Kraft des Meeres in der Wirtschaft gegenüber steht aber nicht nur die Schwierigkeit, transozeanische Erträge richtig einzustellen, sondern auch die örtliche Eigenart der Träger ozeanischer Wirtschaft selbst.

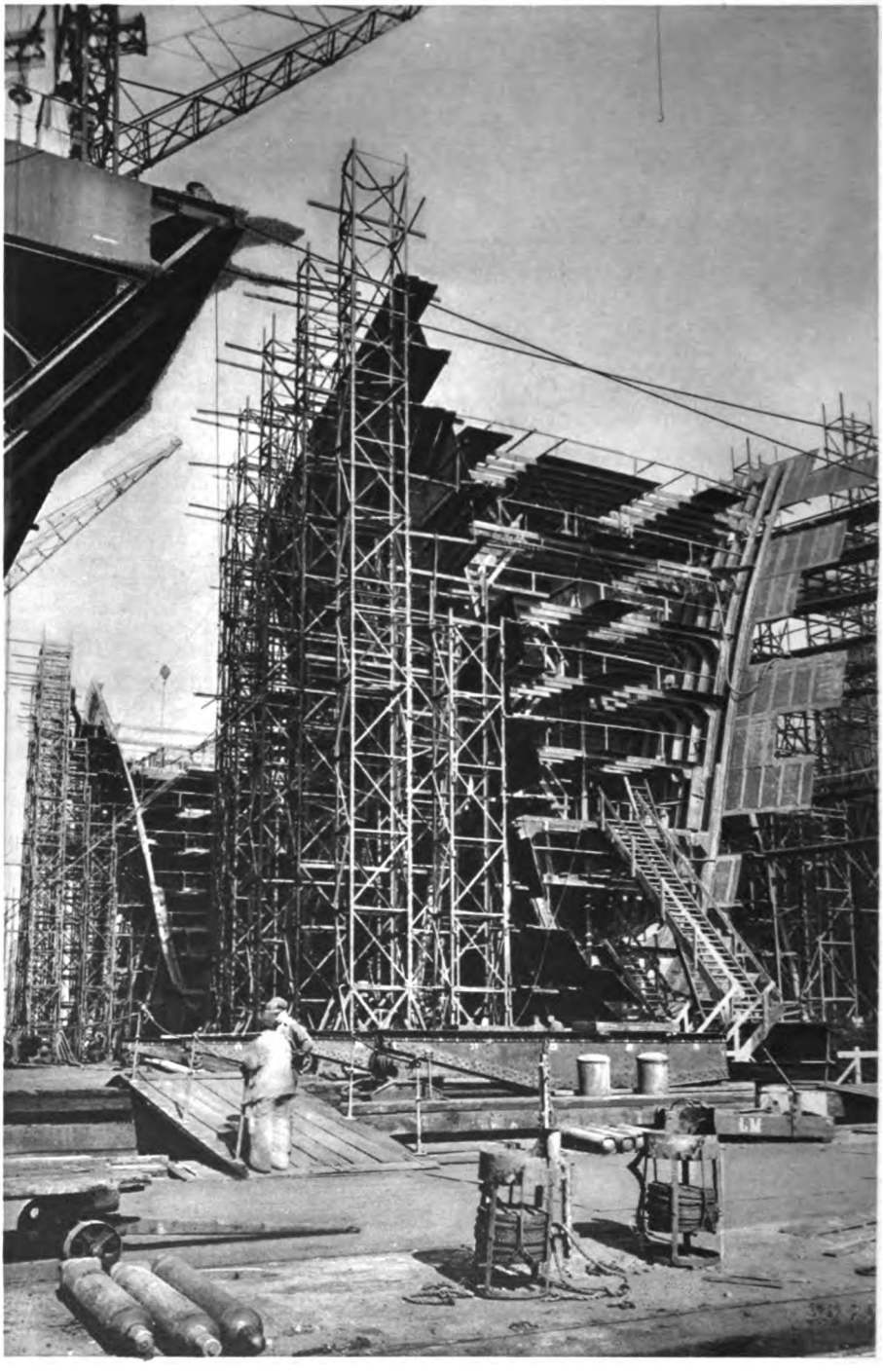
Digitized by Google

Nr. 67 Während die deutschen Häfen völliger Verödung entgegengingen, baute Polen mit ungeheuren Mitteln einen neuen Ostseehafen. So sah es 1925 in Gdingen aus



Nr. 68 5 Jahre später, 1930, rattern Krane, poltern die Niethämmer, klirren Ankerketten, wo kurz zuvor deutsche Fischer ihre Netze trockneten: „Gdynia" ist fertig

Digitized by Google



Nr. 69 Der politische Wiederaufstieg Deutschlands wirkt sich auch in seiner Seegeltung aus: während 1932 abgewrackt wird, werden 1934 allein von der Hapag vier ihrer Dampfer durch Ansetzen eines neuen Vorschiffes vergrößert. — Zwei Vorschiffe im Bau

Digitized by Google

Schon ihr Landstoß, die Eigenart ihres Überganges in die kontinentale Wirtschaft verrät den geographischen Charakter der Schiffahrtslinien, Handels- und Kriegsmarinen; denn jedes Schiff ist doch zugleich anthropogeographisch ein Stück fremden, überseeischen Bodens, das in seiner Rolle als Vermittler vorübergehend unmittelbar an sonst weitgetrennten wesensfremden Boden stößt. Daraus ergeben sich weitreichende Wirkungen, schon für Menschen-, Tier- und Pflanzenverbreitung, von der Verschleppung des Unkrauts, der Bazillen, der Wanderratte, bis zur Erzeugung von Mischrassen! Umgekehrt sind als Träger überseeischer Wirkung der Umfang seefahrender Bevölkerung, ihr Rückhalt im Ausfuhrlande, ihr Widerhall im Einfuhrlande, das schon berührte Landeinwärtsgreifen der Seeinteressen von entscheidender Bedeutung.

Damit ist eine letzte Überschau auf das Verhältnis von Seeverkehr und Überseewirtschaft unerläßlich: es bleibt zu prüfen, wieweit der Übergang vom Luxus-Güter-Austausch zum Massenverkehr mit seinen Tonnage-Sprüngen sich friedlich, evolutionär, oder durch Katastrophen revolutionär vollzog. Auffällig ist z. B., wie die Tonnage-Sprünge der japanischen Handelsflotte mit den kriegerischen Spannungen zusammenhängen, die jeweils die Jahrzehntmitten bezeichnen (1895 Chinakrieg; 1905 Russenkrieg; 1914—1921 Weltkrieg). Belehrend ist es auch, das Verhältnis von Teil- und Einheitsladungen, Stückgut und Spezialverkehr in den einzelnen ozeanischen Teilgebieten zu beachten. Das Einheitsschiff, das Öltank-, Weizen-, Kohlen-, Reis-Schiff verdrängt immer mehr die Sammelträger der alten Stückgutladung. Der schärfste Gegensatz ist vielleicht die herkömmliche Europa-Ostasienfahrt „via ports" und der transpazifische Ausgleich mit seinen vielen Typ-Schiffen. (Unterschied zwischen Suez- und Panama-Kanal, wobei an der Enge von Suez die Sammelladung, im Panama-Kanal das Typschiff mehr hervortritt.)

Auch der Menschen-Massenverkehr braucht Ausgleiche und sucht sie zu schaffen: z. B. in überseeischer Sachsengängerei, wobei freilich die Rückfrachtenfrage auch eine Rolle spielt und Schnelligkeit oder Komfort gegeneinander ausgewogen werden müssen. Die streckende Tendenz des Weltverkehrs schaltet rücksichtslos das zurückbleibende Verkehrsmittel aus, zwingt zu rastloser Prognose, straft furchtbar jeden Irrtum, am meisten natürlich, wo dauernde Verlagerung von Menschenmassen, überseeische Siedelung Zwangsgebot wird.

Versucht man sich einen Überblick über den geschichtlichen Zusammenhang ozeanischer überseeischer und kontinentaler überländischer Siedelungs- und Wirtschaftsbewegungen zu verschaffen, die sich schwer trennen lassen, so ist staunenswert, wie sehr die Aufhellung der Zusammenhänge, des gegenseitigen Hand-in-Hand-Spielens bisher dem Zufall überlassen wurde.

Digitized by Google

Dennoch schimmert eine Erweisbarkeit der von Ratzel aufgestellten Gesetze des räumlichen Wachstums der Staaten auch für die Völker und Kulturkreise durch, auch wenn es bis jetzt nach der ungleichmäßigen geschichtlichen Durcharbeitung des ungeheuren, weit verstreuten Stoffes noch nicht gelingen mag, Gesetze, sondern nur gesetzmäßige Erscheinungen aufzufinden.

Eine der sichersten darunter ist der Zwang für den Träger überlegener Macht, irgendwie auf den Boden des Besiegten zu treten, sich ihm anzugleichen; eine andere, die Eigenart transozeanischer Wander- und Siedelungsbewegung, kleinste Zahlen zu größter Wirkung zu bringen, aber auch für überraschende Wendungen viel empfindlicher zu sein.

Es ist deshalb auch fesselnd, in ozeanischer Auffassung bedeutende kontinentale oder litorale Führergestalten betrachten zu lernen, auf die natürlich besonderes geschichtliches Licht fällt, so daß sie in ihrem Handeln und seinen Beweggründen deutlicher werden als die Menschen in schwungloseren, weniger auf einzelne, bedeutende Träger der Handlung polarisierten Bewegungsperioden. So etwa Scipio Africanus, der die entscheidende siedelungstechnische Wendung in der Umrandung des Mittelmeers zugunsten Roms, zuungunsten der Semiten bei Zama herbeiführte, in der Zeichnung von Howard H. Scullard (Cambridge, 1931); oder den jugendlichen Napoleon in seinem rein küstenbestimmten ersten Auftreten, und zwar nicht im Spiegel des Franzosen Colin, sondern des Briten Spenser Wilkinson (Oxford, 1931). Man gewinnt auf diese Weise eine doppelte Ausschaltung möglicher Fehlerquellen der Überlieferung. Aber solche doppelte Scheinwerfer sind sehr selten in der Geschichte der Bewegung von Menschen (auch Truppen) und Waren (auch Kriegszeit) über See.

Schon aus der Natur des Festland-Meer-Gegensatzes wird man sich klar sein und also historischer Belege dafür nicht bedürfen, daß so dauernde Spuren der Wanderung von Menschen und Waren, wie sie der Spaten und die durch Vergleichung immer aufschlußreicher werdenden Funde etwa über den skythosarmatischen Wandergürtel von der Mandschurei bis zur Kölner Bucht und den Balkanpforten erschließen, nur auf Festlandwegen vorkommen.

Schon die Unterbrechungen durch die keine Spuren erhaltende Meerflut lassen eine solche Kontinuität, Dauerwirkung nicht zu, wie sie selbst dünne und schwierige, aber eben fortwährend benutzte Vermittlungsstrecken des Festlandes zeigen. Von den beiden großräumigen Erziehern der Menschheit, Meer und Steppe, hat die letztere durch die Nachbarschaft einprägsamer Landformen den großen Vorzug weit besserer Erhaltung von Kulturdenkmalen und Wanderspuren.

Selbst wichtige Inseln an überseeischen Kreuzwegen, die sich so mit Kulturschichten und Spuren bedeckt haben, wie die Osterinsel, laufen Gefahr, daß

Digitized by Google

ihre Zeichen viel leichter unlesbar werden. Denn hier wirkt sich der rasche Wechsel im Aufblühen und Zusammensinken meerbestimmter Kultur, Macht und Wirtschaft aus.

Man vergleiche nur, wie kurzfristig die meerbestimmten Epochen, die Vorherrschaft der kretisch-minoischen Machtwelle, der ersten äolisch-achäischen, der Meervölkerherrschaft in Ägypten gegenüber der Dauer der Landberührungen wirken, obwohl natürlich auch diese jähen Zusammenbrüchen ausgesetzt sind, wie das Hetiterreich, die Hyksosperiode beweisen. Es ist — bei großen Vergleichsmöglichkeiten — eine bemerkenswerte Gegenbewegung in unserer geschichtlichen Darstellung ja gewiß insofern zu beobachten, als die Geschichte des östlichen Mittelmeers neuerdings gegenüber der Tradition zeitlich auseinandergezogen wird, weiter in die Vorzeit hinauf datiert werden kann, während gerade die küstenlebigen Schauplätze der ostasiatischen Geschichte unter der Zeitlupe zusammenschrumpfen und auch örtliche Einschränkungen erfahren, wie das neuerdings namentlich Wedemeyer dargetan hat.

Um so deutlicher aber werden Analogieschlüsse, und die auch geographisch, topographisch klarer hervortretenden Vergleichsmöglichkeiten zeigen, daß wir uns der Erkenntnis des geschichtlichen Zustandes, wie er eigentlich gewesen ist, beträchtlich genähert haben.

Untersuchen wir an Hand des gewiß nicht revolutionären, aber vorsichtigen Sammelwerks „Peuples et civilisations" der Histoire Générale von Halphen und Sagnac in seinem ersten Bande über die ersten Kulturen (Les premières civilisations), was dort in ausgesprochen geopolitischem Sinn über die Vermittlungsrolle der kretisch-minoischen Herrschaft und Kultur gesagt ist! Sie spielte zwischen den sich bildenden kontinentalen Machtfragmenten Vorderasiens, der periodischen ägyptischen Expansion und den nordischen Wanderungen. Vergleicht man diese nah-östlichen Eindrücke mit den Entwicklungszuständen auf der südjapanischen Insel Kyushu zwischen malaiopolynesischen Wandereinflüssen, chinesischen und koreanischen Übergängen im Lichte von Wedemeyers japanischer Frühgeschichte, so springen verwandte Zustände in die Augen: aus topographischen und geographischen, rein geopolitischen Unterlagen und dem Zusammenspiel menschlicher Wanderdynamik mit ihnen entstanden. Blut und Boden!

Sogar die natürliche Erklärung des Matriarchats, von dem sich an beiden so verschiedenen Küstenlandschaften Spuren finden, aus der Notwendigkeit, während langer Abwesenheit der über See ausgezogenen jungen und vollwüchsigen Männer, den Frauen ganz anders selbständige Befugnisse einzuräumen als anderwärts, mit entsprechender geistiger Haltung als Folge, ergibt sich zwanglos dort und hier.

Digitized by Google

Bei den kleineren Zahlen der Seevölker, die sich meerüber zur Geltung bringen wollen, erfaßt die Wanderbewegung notwendig weit mehr den ganzen Männerbestand; sie erschöpft sich dementsprechend auch weit eher; und solche Bevölkerungen erfahren in viel kürzerer Zeit ein Herabgleiten von ihrer nautischen Fähigkeit, ihrer Seetüchtigkeit, der Freude des Spielens mit dem Meer. Das zeigt uns die Südsee in sehr rezenten Beispielen von einem Geschlecht zum andern!

So geht eine große, warnende Erscheinung durch die Geschichte der Menschheit am Meer, die sich in anderen weiträumigen Formen des festen Landes in Wüste, Steppe, Bergland und Waldgebieten in gleicher Art nicht so verfolgen läßt. Nur die beharrlichen Zerstörungen an hoch entwickelten Bewässerungskulturen im Kampf zwischen Nomaden und Ackerbauern, eine uralte Dauererscheinung, zeigen vielleicht ähnliche Folgen, denen wir nach Zeiten des Vergessenwerdens solche Wiederauferstehungswunder, wie die Funde an den gräko-buddhistischen Wanderwegen der Gandhara-Kultur verdanken.

Aber da finden sich viel häufiger Spuren, daß Kinder und Enkel, wenn auch mit unvollkommenen Mitteln, hastiger, ungenauer, behelfsmäßiger die alten Anlagen wieder herzustellen, gebrauchsfähig zu machen versuchen; und langsam nur, nach vielen fehlgeschlagenen Anläufen, fügen sich die nachfolgenden Geschlechter in ihr Los als entwertete Kulivölker, als Fellachen, Heloten, Sarten oder Tadschik hinein.

Viel jäher spielen sich die Zusammenbrüche bei meerbestimmten Geschicken ab; ein Mumifizieren in sich selbst, wie beim Schicksal Venedigs, ist selten; weit häufiger sind jähe Stürze im Stil von Knossos, Ilion, Tyrus, Karthago, Athen, Pisa, Flandern, jäh verlorener Herrenstellung („the lost dominion").

Gewiß lassen sich Handelswege, namentlich wenn sie geographisch zwingend vorgezeichnet sind, wie einige berühmte Völkertore der Geschichte (wie sie Brooks-Adams, Schulte, Uhden zeichnen) mit Gewalt von hoher Hand von heute oder morgen sperren. Dadurch entstehen kongestive Zustände für Wanderung von Menschen und Waren und zwingen den Verkehr in unerwartete, neue Bahnen; aber diese Verlagerung geht über Land erfahrungsmäßig doch nicht so schnell, wie wenn weite Seestrecken dazwischenliegen. Die Wanderung der Wirtschaftszyklone (wie sie kartographisch von Brooks-Adams so genial konzipiert wurde), läßt sich doch mehr Zeit, als eine rasche, übersichtliche weltgeschichtliche Betrachtungsweise zumeist an Eindruck hinterläßt und kommt denen, die ihre Verlegung miterleben, nicht so zum Bewußtsein wie dem nachträglich Betrachtenden.

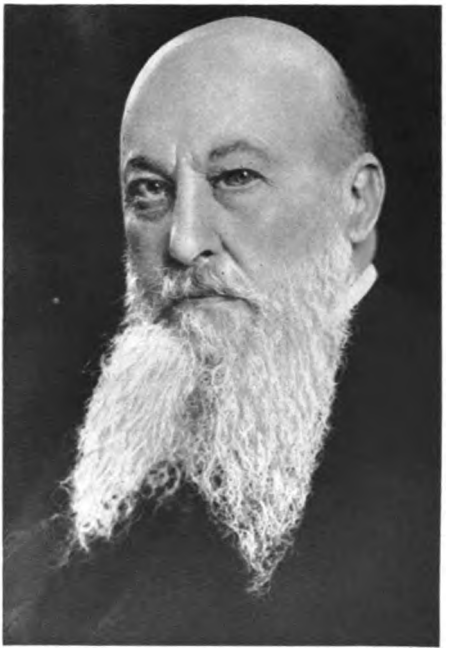
Selbst heraufziehende Taifun-Wetterwände, so schnell sie den Himmel zu verfinstern scheinen, lassen dem Umsichtigen und Kaltblütigen noch Zeit zu ver-

Digitized by Google

Nr. 70 Admiral Paul von Behnke

Nr. 71 Admiral Carl Hollweg

Nr. 72 Generaladmiral Dr. h. c. Raeder



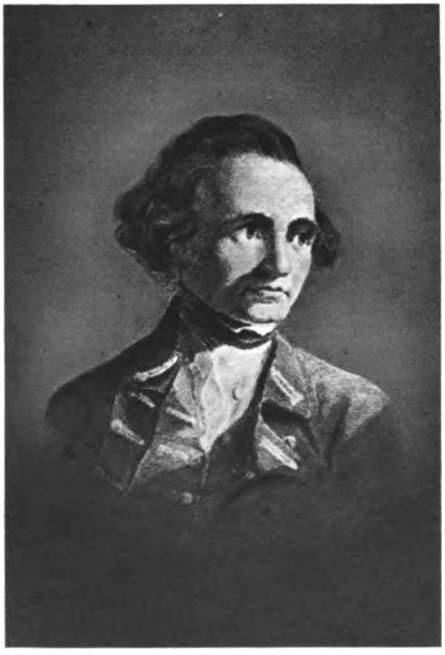
Nr. 73 Großadmiral von Tirpitz

Führer der deutschen Seegeltung

Digitized by Google

Nr. 74 Eliſabeth von England
1563–1603

Nr. 75 Lord Nelſon 1758–1805



Nr. 76 James Cook 1728–1799

Nr. 77 Robert Lord Clive 1725–1774

Digitized by Google

nünftigem Handeln, zum Einstellen seines Fahrzeuges auf schwere See und Sturm, zum Festmachen des laufenden Takelwerks und Beschlagen der Segel.

Dann freilich wird man mit der Bahn des Zentrums der Zyklone Kompromisse schließen müssen, wenn man sich im Dasein behaupten will, oder sehr stark zu sein haben, oder — wie einige der stärksten, sich auch durch solche Stürme behauptenden überseeischen Siedelungsgemeinschaften — eines übermateriellen, transzendentalen Bandes bedürfen, wie es die ersten Besiedler Neu-Englands, die französischen Kanadier, die Chinesen und Japaner der Südsee, neuerdings die Inder haben, wie es den deutschen Orden seinerzeit zusammenhielt — wie wir es aber leider unter der europäischen Wanderbewegung der Gegenwart wenigstens aus dem Westen und der Mitte vermissen.

Gerade bei der Behauptung und dem Weiterwachsen von Kultur, Macht und Wirtschaft über See, noch mehr als bei Ausdehnung über Land, gilt aber als eine durch fünf Jahrtausende, die wir jetzt so weit überschauen, bewährte Erfahrung: es bedarf eines Glaubens an die eigene Sendung, über den bloßen materiellen Zweck des Güteraustausches und größerer Wohlfahrt hinaus, wenn aus überseeischer Verpflanzung von Menschen und Waren dauernde Schöpfungen, höhere Werte entstehen sollen. Wo dieser Glaube nicht ist — da sind gerade diese Schöpfungen, wie Pflanzenableger ohne wirkliches Leben, schneller Angleichung an die jenseitigen physischen und anthropogeographischen Daseinsbedingungen oder der Verkümmerung geweiht und entbehren des Segens zur Dauer.

Mit dieser hypothekarischen Belastung aus den Erfahrungen über das Verhältnis von Macht und Meer, des umschwungreichen Ringens in den Anschauungen über die Ansprüche auf Freiheit oder Gebundenheit des Seeraums der Erde und die Abhängigkeit überseeischer, ozeanischer Wirtschaft von ihrem Wandel behandeln wir nun Aussichten und Daseinsbedingungen von Siedelung über See und versuchen ihre Anwendung auf den praktischen Fall des eigenen Volkes in seiner frühen und jüngsten geschichtlichen Erfahrung.

Digitized by Google

XIII

Siedelung über See

Das geopolitische Erfassen der Siedelungsbewegungen über See ist historisch und statistisch leichter im Gegensatz zu den Wanderungen über Landgrenzen, mit ihrem bald flächigen, bald streifigen, bald sich überschiebenden, bald sich einfügenden, geballten oder gestreuten, durch Unterwanderung, Einsprenkelung erzeugten Eigenart. Die anthropogeographische Bewegung in ihren transozeanischen Verschiebungen ist durchsichtiger, ihre ozeanische Spielart bildhafter in ihrem neuen Aufbau jenseits der trennenden, nicht dauernd bewohnbaren und besiedelbaren Wasserflächen, die freilich vorübergehend größere Menschenzahlen in reich befahrenen Meeresteilen beherbergen als viele Wüsten- und Steppenlandschaften.

Auch Massenbewegungen über See vollziehen sich entweder ruckweise oder fließend und rhythmisch — wie Völkerwanderungen zu Lande; aber die Gesetze der Erhaltung oder Auffaugung überseeischer Siedelung sind in der Regel dem kontinentalen Menschen noch weit weniger vertraut, als dem ozeanischen die diffuseren Daseinsbedingungen der Siedelung und Kolonisation über Land, der Aneinanderlegung und Abgrenzung kontinentaler Kultur- und Volksböden. Es ist von großem Reiz, als völkerpsychologischer Vorgang nur durch Zusammenarbeit von Erdkunde und Geschichte in geopolitischer Betrachtungsweise erklärbar, die Hemmungen des Kontinentalen bei nur kleinen Wasserweg-Einschiebungen festzustellen (wie z. B. beim baltischen Ostweg des deutschen Bauern), während er lange Flußtransporte leichter überwindet (Donau auf dem Wege zum Banat!). Den Gegensatz dazu bildet die küstenhaftende Siedelungsweise des Normannen, des Malaiomongolen, des Malaiopolynesiers, des thalassisch bestimmten Teiles der Griechen (Jonier). Der „ozeanisch-kontinentale Gegensatz" erweist sich als der anthropogeographisch „größte" auch hier, wo es sich um Dauerverschiebungen handelt. Der Übertritt vom Kontinentalen ins Litorale und Insulare enthüllt sich als der am meisten völkisch verändernde Vorgang, als ein den Siedler von der Volksseelen-Einstellung, der Mentalität der geistigen Haltung des Mutterlandes lostrennender Schritt.

Der insulare Mensch empfindet, z. B. den Fall Houston Stewart Chamberlain, den Verlust eines zum ozeanischen Empfinden durchgestoßenen Volks-

Digitized by Google

genossen an die Kontinentalseele, als Rückfall und Rückschlag; er verliert den Volksgenossen leichter an andere Insulare oder Ozeanier (Lafcadio Hearn an Japan, Byron an die Philhellenen, Stevenson an die Südsee); er empfindet umgekehrt den gewonnenen Kontinentalen (Conrad, Bunsen, Müller) als Erfolg seines Prinzips. Der Festländer erwidert das nicht mit gleicher Münze (Goethe und „Angelsachsen in Panama und Suez", Kant und „selbst angeschaffter Charakter"). Darum erobert die ozeanische Frau so oft den kontinentalen Mann, die angelsächsische Kultur, und noch mehr ihr Lebens- und Persönlichkeitsstil so viele Deutsche, schlägt die japanische Komponente, die Südsee-Ahnfrau, das Malaio-Polynesier-Blut bei Rassenmischung mit kontinentalen so oft charakterentscheidend durch.

Typen erfolgreicher überseeischer Siedelung auseinandersondernd, reinlich scheidend, haben wir zwischen dem, die erneute Bodenvertiefung, Verwurzelung über See suchenden Landsiedler und dem mehr wurzellosen küstenklebenden Händler und Vermittler zu unterscheiden, auch zwischen dem Einzelgänger und der Gruppensiedelung. Innerhalb der Gruppensiedelung wieder gibt es zur überseeischen Verpflanzung geeignetere Formen, wie die hellenische Polis (leichter trans-thalassisch versiedelbar, als z. B. die starrere, mehr landgebundene römische Civitas!), den nordgermanischen Stamm, die Sippe, die Gefolgschaft, den Clan der Schotten, der Malaiopolynesier, den „Han" der Malaiomongolen, der Japaner. „Clannish" nennt Roosevelt, nennt Schulze (Pet. Mittlg. 1915, Anm.!) den, beiden am meisten auffallenden, typischen Übersee-Wanderzug der Griechen wie der Japaner!

Ein weiter geopolitischer Abstand entsteht, je nachdem die Auswanderer unter eigener oder fremder Flagge über Meer fahren, unter eigener oder unter fremden Flaggen dort siedeln. Im letzten Fall wieder, je nachdem sie unter der fremden Flagge ihre Volksseele wahren, womöglich retten wollen, oder in fremder Art aufgehen, ja sich in Trotz und Verzweiflung an der alten Heimat der neuen an den Hals werfen, guten Willens, sich von ihr einschmelzen zu lassen. Unter den neueren Bewegungen scheint uns hier das größte Konstanzwunder an Bewahrung von Heimatwerten über See unter fremder Flagge die Eigenart der 3½ Millionen kanadischen Kultur-Franzosen, das Riesenwerk Champlains und der genialen Kolonisatoren der ersten französischen Ausdehnungsbewegung über See, die nach dem eigenen Urteil der angelsächsischen Amerikaner die geopolitischen Möglichkeiten Kanadas und des Mississippitales anderthalb Jahrhunderte vor ihnen erkannten. Nur verloren sie seine politischen Möglichkeiten mit der Schlacht von Quebec 1759, und zwar (wie später die Afrika-Deutschen) noch mehr in Europa und in der mangelnden Einsicht der eigenen Intellektuellen! Man denke an den verächtlichen und verständnislosen Ausspruch Voltaires: „ein paar Quadratmeilen Schnee" –

Digitized by Google

womit er den Verlust einer überseeischen Weltstellung abtat, und an Caprivis: „Je weniger Afrika – desto besser!" Unverantwortliches Hängenlassen der überseeischen Vorkämpfer durch das Mutterland in entscheidenden Stunden (Montcalm, Dupleix) kam hinzu. Dabei spielten ganz ähnliche Motive wie die, aus denen das zweite Deutsche Reich seine überseeischen Ausdehnungsmöglichkeiten unter eigener Flagge verlor und vertat! Erst dann folgen als Fälle ungewöhnlicher Selbstbehauptung: die Buren in Südafrika, die Chinesen in Südostasien, die 3½ Millionen Formosa-Chinesen, die ostamerikanischen Iren. Den Gegensatz dazu bietet das Aufgehen von etwa 30 Millionen Deutschen dem Blute nach in den Vereinigten Staaten von Nordamerika (ohne irgendwelche durchschlagende Wirkung zugunsten ihres Mutterlandes, bei dessen Niederwerfung sie mitwirkten).

Sehr deutlich tritt bei der Behauptung von Heimatwerten der Volksseele in überseeischer Versiedelung die zusammenhaltende, die Siedelung ballende Kraft gemeinsamer, verfolgter Weltanschauungen hervor (natürlich kraftmindernd auch der Hader): so schweißte gegenüber den Puritanern Neu-Englands ihre Art des Katholizismus der französischen Königszeit die französischen Kanadier zusammen, aber auch die Buddhisten Birmas, Ceylons, Siams, der Kleininseln bei Java, die in Indien selbst fast ausgerottete Verehrung Buddhas, die Verfolgung durch den Islam, der seinerseits wieder, noch ehe er das Nordende des reinen Monsungebiets in den Philippinen erreichte, von der rascher laufenden Welle des Christentums dort überschlagen wurde. Andere Kulturgemeinschaften, wie die chinesische Schrift der Ostasiaten, die Tangaloa-Anschauung, die leicht verständliche Sprache der Polynesier, wirken ähnlich zusammenhaltend über weite Meeres-Räume: verstehen sich doch Hawaier und Maori zur Not.

Kongeniale Fassungskraft für Menschen und gewohnte Wirtschaftsformen, wie Besitzgrößen, ein an liebgewesene Bilder der früheren Umwelt gemahnender Aufbau der Landschaft (auch Gefahren, wie Vulkanismus), tragen dazu bei, den Zusammenhalt überseeischer Siedler mit dem Ausgangsland zu erhalten, mindestens gemeinsame Kulturpolitik nahezulegen, deren Rückwirkung man nach den Erfahrungen des Weltkrieges auf Macht und Wirtschaft doch wirklich nicht mehr unterschätzen sollte. Innerhalb der Formen überseeischer Siedelungen erhalten sich, bilden sich – baugeographisch vielleicht am meisten erfaßbar – Typen heraus (Kolonial-Stil). Gewiß wird man von einem phönikischen Übersee-Siedelungs-Typ, vielleicht bald von einem der frühen Indus-Kultur, von hellenischen und römischen, von arabischen, venetianischen, iberischen, nordischen, japanischen Typformen dabei reden können. Mit welcher Regelmäßigkeit kehren in der lateinamerikanischen Kulturlandschaft die aus dem römischen Lager auf iberischem Boden entwickelte

Digitized by Google

viereckige „Plaza", Miniaturbilder des Marcusplatzes und des Flügellöwen im östlichen Mittelmeer, die nordischen Formen der Hansa-Wasserkante im Londoner Stahlhof, in Bergen und im Fondaco dei Tedeschi Venedigs wieder, aber auch im malaio-mongolischen Übersee-Siedelungsraum die Formen der gesonderten Japaner-Viertel, der Nihon-Machi, des Sonnentempels von Ise, der shintoistischen Miya!

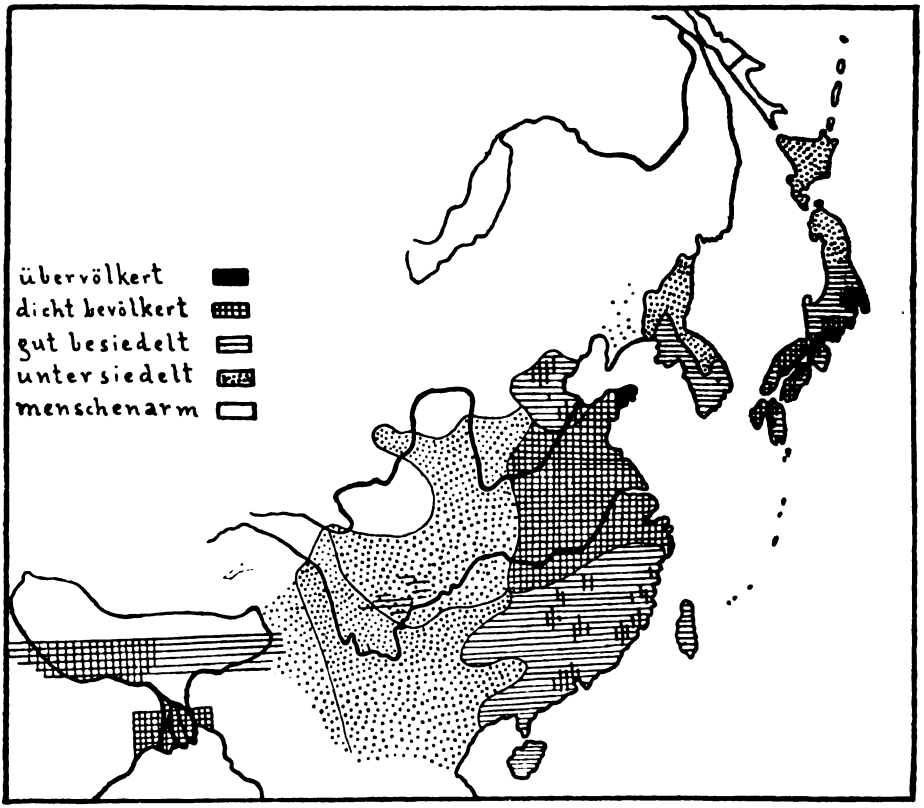
Freilich wird mit der Übertragung der Baukulturform auch die Schattenseite der Verstädterung übertragen, wenn sie in Australien ein Drittel der Gesamtbevölkerung in zwei küstenhaftende Großstädte, in Kalifornien 60% um Los Angeles und die Bucht von San Franzisko zusammenballt. Aber auch schon 25% der Sowjetbevölkerung sind in städtische Siedelungen zusammengedrängt, 37% im russischen Fern-Ost, was doch gar nicht der wirklichen Blüte städtischer Kultur auf russischem Volksboden entspricht, sondern nur Miterkrankung an einem die ganze weiße Rasse befallenden Leiden kommender Trägestauung verrät. Aber die ozeanische Verbreitung geht viel schneller als kontinentale! Übertragung von Kulturlastern in überseeisches Siedelungsgebiet ist natürlich genau so nachweisbar, wie Übertragung von Kulturformen im engeren Sinne, wie die transmarine Weiterentwicklung des nördlichen und südlichen Weizengürtels der Erde, der Wasserbau- und Hackbau-Kultur der Monsunländer deutlich erkennen lassen.

Neben der anthropogeographischen Tatsache der leichtesten Verpflanzungsmöglichkeit von überseeischen Siedlern in kongeniale Landschaften (Schotten und Skandinavier in Kanada und Neuseeland, farbige, italienische und deutsche Einwanderungsabstufung in Brasilien, japanische Vorlieben und Ablehnungen) steht natürlich eine große Verschiedenheit der überseeischen Wanderreize im einzelnen. Nur weltumspannende Reichsbildungen vermögen dem Wanderlustigen alle Möglichkeiten unter der eigenen Flagge zu bieten. Das Herz Europas, Inner-Europa, ist dazu längst nicht mehr imstande; und es ist deshalb durchaus begreiflich, daß weitsichtige Bevölkerungspolitiker zu Vorschlägen einer planmäßigen Wanderpolitik Europas im Geiste von Helmer Key kommen müssen.

Damit führen sie nicht nur, von andern Erwägungen ausgehend, auch ihre Gefolgschaft vor die Notwendigkeit, das „Hauptproblem der physischen Anthropogeographie", die Übervölkerung der Erde im Verhältnis zur Ernährungskraft ihrer Böden ernster und ehrlicher ins Auge zu fassen, als das z. B. der Völkerbund tut; sondern sie berühren unmittelbar das Problem der Beeinflußbarkeit der überseeischen Wanderung und der Haftpflicht des Staates für seine über See wandernden Ausstrahlungen und Abstoßungen. Hier steht schroff den Raum- und Rechts-Fürsorge-Typen des raumreichen britischen Weltreiches, des belgischen, französischen, niederländischen Reiches,

Digitized by Google

der Sowjets und der Vereinigten Staaten mit ihren je 7, 9, 15, 23, 25 Menschen auf den qkm der Volksdruck der überdrängten und übervölkerten kleinräumigen Mächte gegenüber mit 134, 200, 800, 1600 und mehr auf den qkm; aber innerhalb ihrer Gruppe ebenso schroff die Anerkennung der Fürsorgepflicht z. B. in Italien, in Japan dem unverantwortlichen Laissez faire-Laissez aller Mitteleuropas, in dem wohl manchmal über



Nr. 44 Die Volksdruckverteilung in Ostasien
(Nach einer Skizze von K. Haushofer, Geopolitik des pazifischen Ozeans, Verlag Vowinckel)

Wanderämter, Wanderberatung und Hilfe geredet, aber bis zur NS.-Machtergreifung so gut wie nichts getan wurde.

Inner-Europa blieb von unheilvoller Gleichgültigkeit bis 1934 vor den Tatsachen bewußter Rassenpolitik in positiver Richtung: Vereinigte Staaten, Australien (mit ihrer Abwehr der Unerwünschten), Japans (mit seinem Bodenschutz und der Rückbeförderung fehlgeschlagener Auswanderer auf Gesellschaftsunkosten), Italiens (Anschlußberatung, wachsame Außenpolitik

Digitized by Google

in Tunis, Ostafrika) oder wenigstens bewußter negativer, wie in den Sowjets. Angesichts des Massendrucks Chinas und Indiens, mit ihrer Fähigkeit zu Abwehr-Streik und Boykott durch millionenstarke Abnehmerschichten, gegenüber der Ausbildung von festen Formen überseeischer Sachsengängerei, deren Vorbild einst Hawaii war, die aber auch in Frankreich, von Italien aus und im größten Maßstab in Südostasien mit seinen 9½ Millionen Übersee-Chinesen die Welt dynamisch umformt, stieg die Gefahr.

Überseeische Wanderströme, Volks- und Rassen-Verschiebungen unserer Zeit, die mit ihrer Massenhaftigkeit, mit ihrer Wanderwucht das gegenwärtige, überaus künstliche Macht- und Wirtschaftsgleichgewicht der Erde erschüttern müssen — (und sicher nicht zum Schaden der heute unterdrückten Menschheitsmehrheiten) —, werden Europa aber doch sicher nicht unberührt lassen. Es muß — mit einem von 56 % unter 50 herabgeglittenen Welthandelsanteil — siegen und gewinnen, oder dienen und verlieren! Falsche Wahlen dabei können es den Rest seiner geopolitischen Zukunft kosten, die ohnehin durch den Ausschluß vom größten Kraftfeld der Zukunft, dem pazifischen, arg genug gefährdet ist. Daß man überall Ahnungen dafür hat, daß etwas geschehen solle, beweisen die Anläufe zur Gründung eines Wanderamts im Völkerbund, die intensive Beschäftigung der pazifischen Union mit den Wanderfragen, die deutsche Raum-Planung. Als Gegengewicht auf diesem Felde genügte es natürlich nicht, wenn sich einige hellhörige private Gelehrte und Institute auf deutschem Volks- und Kulturboden mit dieser Frage bemengten und private Zentral-Wanderämter errichten, wenn eilig, in Nachahmung der amerikanischen, der australischen Schutzgesetzgebung nun auch Fremdengesetze in Schweden, in Norwegen entstehen, wenn Frankreich in steigender Sorge über seine millionenstarke südöstliche Metökenbevölkerung nach prophylaktischen Mitteln sucht. Wenn man auf der einen Seite die etwa 30 Millionen deutschen Blutes im nordamerikanischen Völkergemisch auf dem deutschen Volksboden als Völkerdünger auf fremden Böden als reinen Verlust abschreiben muß und mit Recht beklagt, darf diese Wendung des Blickes nach rückwärts, in unfruchtbare Reue, doch nicht den Blick dafür verlieren lassen, daß ein anderes, machtpolitisch sicher noch viel mehr beschnittenes Alt-Kulturvolk, die Chinesen, mit einem Ruck einen Teil der unwürdigen Zwangsfesseln abwarf, die Mitteleuropa bis 1933 mit Billigung seiner Mehrheit von Volksgenossen trug, und seit 1900 ungefähr die gleiche Menschenzahl aus seinem überfüllten Volksboden herausgedrängt hat, davon mehr als 9,6 Millionen über See — *ohne* sie zu verlieren!

Ein einziges solches Beispiel, wenn es möglich und erfolgreich war, zeigt, daß die Wissenschaft innerhalb überdrängter Räume — wie für diese selbst — auch alles tun müßte, um ihren Staatsmännern das vollendete Rüstzeug zur

Digitized by Google

Prüfung der Frage überseeischer Siedelung und ihres eigenen Wanderdrucks zur Verfügung zu stellen; dann aber hat sie die Pflicht, nach dem Muster der Vereinigten Staaten und Australiens, Japans und Italiens, Schwedens und Norwegens auch auf eine zusammenfassende, übersichtliche, der Verantwortung des Gesamtvolkes für seine heimatlos gemachten Übersee-Siedler Rechnung tragende Fremdengesetzgebung zu dringen. Ein solcher Siedelungs-General-Plan dürfte nicht dem Zufall des Fraktionsgeschachers entspringen wie ehedem, sondern er müßte entstehen aus planmäßiger, reifer Erwägung der entscheidenden Bevölkerungsfragen innerhalb der Raum-Zukunft des ganzen Planeten, und aus dem festen Willen auf ausreichenden Atem- und Lebensraum eines großen Kulturvolkes, und aus entsprechender Abwehreinstellung des ganzen Volkswillens gegenüber denen, die ihn beschneiden!

Das wäre der einzige Weg zu würdiger vorbeugender Behandlung eines sonst zum Ausbluten gerade der Besten führenden Wander-Verlustes durch Versiedelung über See in Streu-Lagen.

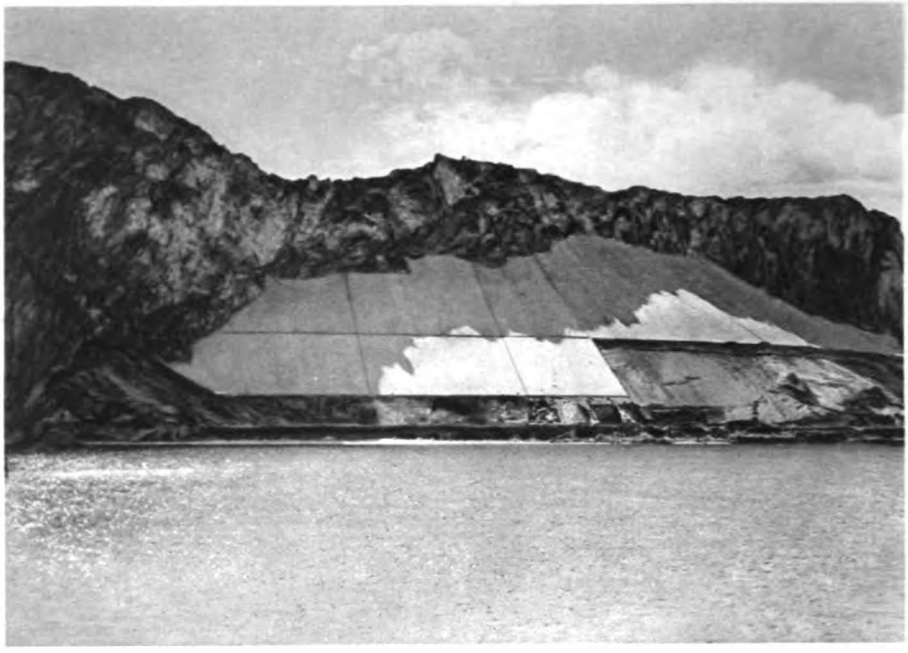
Digitized by Google

Nr. 78 Der Felsen von Gibraltar

Seit 1704 in Englands Besitz, bildet er seitdem den wichtigsten Stützpunkt des Weges nach Indien

Nr. 79 Schießplatz der englischen Marine am Fuß des Gibraltar-Felsens

Digitized by Google



Nr. 80 Gibraltar — der gepanzerte Berg

Dicke Panzerplatten über meterdicken Betonwänden schützen Wasser- und Benzintanks vor Fliegerbomben

Nr. 81 Das uneinnehmbare Gibraltar

Seit dem Abessinien-Konflikt hat England die Befestigungen seines wichtigsten Stützpunktes so modernisiert, daß Gibraltar von englischer Seite als uneinnehmbar hingestellt wird

Digitized by Google

III. Teil

Die geopolitischen Spannungen frühgermanischer und neudeutscher Übersee-Siedelungen im praktischen Fall

Digitized by Google

Nr. 74 Elisabeth v
1563–16

Nr. 76 James Cook

Digitized by Google

III. Teil

Die geopolitischen Spannungen frühgermanischer und neudeutscher Übersee-Siedelungen im praktischen Fall

Digitized by Google

Digitized by Google

XIV

Nordgermanische Rand- und Binnenmeere

Neben der Vergeudung von etwa 30 Millionen kostbarer, über den Atlantik entsandter Siedler und dem fast spurlos rings um das Mittelmeer aufgesogenen deutschen Rassenbestandteil, gibt es zwei besonders deutlich umgrenzte praktische Fälle aus der Geschichte, in denen wir teils unmittelbar, teils in Spiegelschrift Fehler und Vorzüge unseres Rassen- und Volkstums bei der Handhabung überseeischer Siedelung lesen können.

Der eine spielt sich ab in den nordgermanischen Rand- und Binnenmeeren — von denen die gewaltige Übersee-Raumbewältigung der Angelsachsen und Normannen ihren Ausgang nahm, — in deren mehr binnenwärtigen Teilen um die Ostsee[1]) aber die nordöstlichen Germanenstämme wiederholt erstaunliche Proben ihrer Unfähigkeit zu ozeanischer Siedelungsgeopolitik ablegten. Der andere wird offenbar in dem neudeutschen Anlauf zur Gründung des am meisten ozeanischen Inselreiches der Erde in der Südsee — das unter der Verständnislosigkeit der überwältigenden Mehrheit unserer Volksgenossen schon im Anlauf siedelungsmäßig steckenblieb, ehe es dann im Weltkrieg verloren ging. Beide sind wegen ihrer praktischen Lehren wenigstens flüchtiger Betrachtung wert.

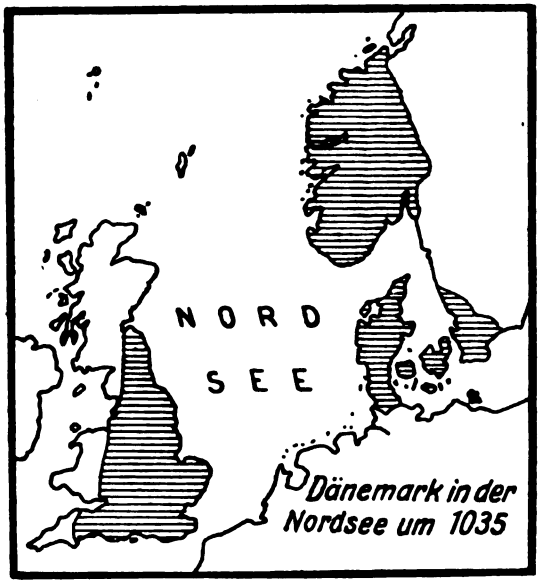
Bei einem geopolitischen Vergleich, wie ihn etwa die beiden guten Skizzen in Ratzels Pol. Geographie, 3. Aufl.[2]) als Ausgangspunkt mit der Nordseeherrschaft Dänemarks um 1035 und der Ostseeherrschaft um 1225 nahelegen, fällt am meisten auf: die sehr ungleiche Art der Umrandungsmöglichkeit der zum Atlantik geöffneten Flachsee-Bucht der Nordsee mit ihrer nordischen Tiefenrinne, und der absperrbaren, schon einmal Süß-

[1]) Politische Lokal-Meereskunde könnte für die nord-germanischen Rand- und Binnenmeere, die Nord- und Ost-See, an die beiden guten Kriegsaufsätze über beide Meere von A. Merz oder von G. Wegemann über die „Ostsee als germanisches Meer" anknüpfen. Kirchhoff, Mackinder, Schäfer „Kampf um die Ostsee" und R. Kjellén, „Schweden" haben sie gepflegt und neuerdings ist sie von A. Ruhl, Owen Rutter, T. D. Kendrick (Geschichte der Wickinger) in England und Amerika, C. Hollweg und Leo Schwering u. a. in Deutschland weiterverfolgt worden. Das Ergebnis läßt zunächst den ozeanographischen Gegensatz beider Meere auch politisch-geographisch scharf ins Auge springen.

[2]) 39 und 40, S. 482.

Digitized by Google

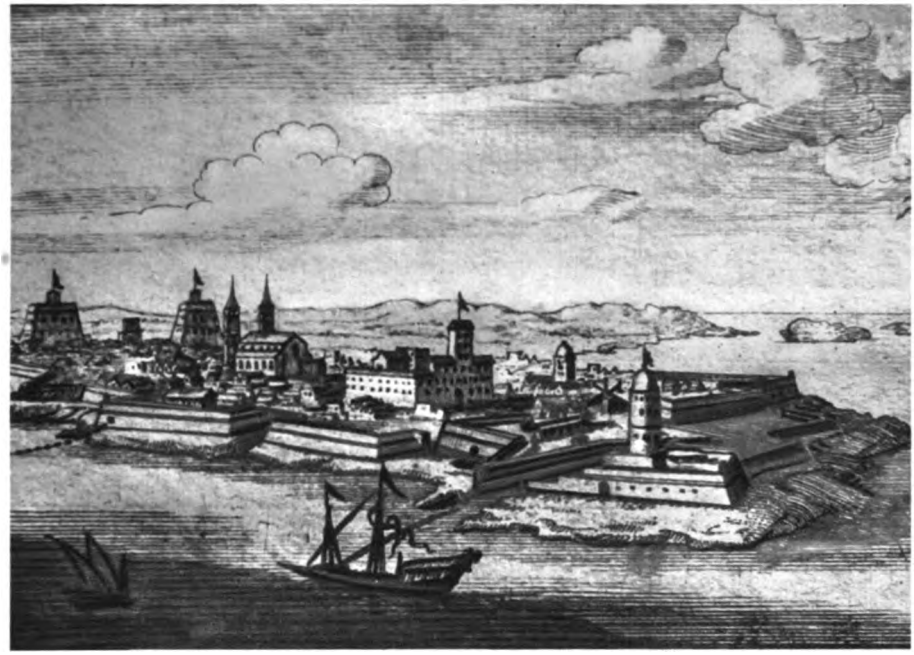
wasserſee geweſenen Oſtſee. In der Nordſee iſt die Umrandungsmöglichkeit an ſich beſchränkt; für Ozean-Ausgängigkeit iſt die deutſche Bucht die ungünſtigſte Teilſtrecke, deren Wahrung eines viel umfangreicheren ozeanopolitiſchen Machtapparates bedarf als die ganze Oſtſee-Stellung. Schon daraus ging hervor, daß für einen Ozean-Vormacht-Anſpruch auf die Dauer dem tragenden Landkörper eine ungewöhnliche Kraftanſtrengung — über das Mittelmaß hinausreichend und die Opferluſt auf die Dauer überſpannend — zugemutet werden mußte, während die Binnenmeer-Geltung nur viel geringerer, auf die Dauer wohl auch von kontinental Geſinnten aufzubringender Machtmittel bedurfte.



Nr. 45 Dänemark in der Nordſee um 1035

Dieſe Grundzüge alſo für die eine oder die andere ſiedelungsſtrebige Entſcheidung waren tatſächlich aus der bloßen Meereskarte abzuleſen. Grundverſchieden erziehen beide Meere ihre Anlieger; alſo mußte in ihrem Übergangsraum politiſche Spannung, Zwieſpältigkeit der Antriebe entſtehen. Die erſten großen Unruhen, politiſchen Bewegungen, die beide Meere politiſch im Siedelungsgefüge ihrer Ufer erſchüttern, gehen deshalb naturgemäß von dem janusköpfigen, doppelgeſichtigen Zwiſchengebiet zwiſchen beiden, dem heutigen däniſchen, aus: die zimbriſche Wanderung; die früheſten Reichsbildungen der Nordmänner; die däniſchen Sundreiche! Aus dieſer Schütterzone ſtoßen die Randfahrten der Normannen, ſpäter der Dänen, wieder ſpäter der Angeln und Sachſen, dann die letzte Normannen-Expanſion hervor; aus ihr drängt die Randfahrt, dann ihre Streckung auf Suche nach nordweſtlicher Weiterentwicklung nicht nur nach der vorgelagerten Briten-Inſel, ſondern auch nach den Färöer, nach Island, Grönland, Winland, zur erſten Entdeckung Nordamerikas. Sie führt — in großartiger Rückſchlagsbewegung aus dem germaniſierten Großbritannien — auf der Suche nach der nordöſtlichen Durchfahrt zur Entdeckung Rußlands von Norden her, nachdem ſchon die Oſtſee, einſt ger-

Digitized by Google



Nr. 82 Malta im 17. Jahrhundert

1800 wurde es von England in Besitz genommen

Nr. 83 Malta heute

Genau wie in Gibraltar wurden die eigentlichen Befestigungen so getarnt, daß nur die Verteidigungsbauten aus früheren Jahrhunderten zu sehen sind

Digitized by Google

Nr. 84 Port Said am Eingang in den Suezkanal

Nr. 85 Aden am Ende des Suezkanals

Englands Lebensnerv: der Suezkanal

Digitized by Google

manisch fast ganz umlagert, durch eine mächtige Kolonisationsbewegung über See und auf dem baltischen Rücken großenteils, aber mit verhängnisvollen Lücken, rückgewonnen worden war. Immer ist dabei die offenere Nordsee eindeutig germanischer umsiedelt geblieben, als die an sich mehr zur Umrandung, zum „Dominium maris baltici" einladende Ostsee.

Früh verrät sich dabei die instinktlos, „peripherisch", randwärts vergeudete Kraft. Fast alle geopolitisch möglichen Anläufe haben in heute noch bestehenden Bildungen Restzustände hinterlassen. Die frühesten Zeugen waren auf den am meisten zu Ansprüchen auf „mare clausum" einladenden Sund- und Belt-Inseln die dänischen Inselreichsbildungen. Die dänischen Sund-Reiche und die in der Hansa gegen sie organisierte, weil durch sie geteilte und lahmgelegte norddeutsche Wasserkante treten bald gegeneinander in die Schranken; damit beginnt jenes gegenseitige Sich-Aufreiben der Völker nordischer Rasse, das bis heute selbst den kulturpolitischen Austausch so nahe aufeinander angewiesener Räume, wie der Ostsee-Länder, vergiftet. In zwei gewaltigen Anläufen, einem mehr westlich, einem mehr östlich gerichteten, bildet sich der dänische Keil zwischen beiden Meeren zum langgestreckten meridionalen Reichskörper Dänemark-Norwegen; nicht stark genug, sich selbst zu einem nordgermanischen See-Organisationsgedanken großen Stiles durchzuringen, aber stark genug, die Königsgedanken der andern immer wieder mattzusetzen, wie das am erschütterndsten Ibsen in seinem „Kronprätendenten" ausmalt.

Hier und an der Newa-Mündung erschöpfen sich auch die späteren Ostseereiche in ihrer meerumspannenden Kraft und Dauer. So steht die Ostsee in der Geschichte als zeitweilig umrandetes Ausstrahlungsgebiet der nordischen Rasse, aber immer umdrängt, nie abschließend erreicht. Einmal streckt sogar das französische Kaiserreich auf der Höhe seiner Macht längs der Wasserkante einen Zipfel an die Ostsee vor; früh versuchen Kanalanläufe (Stecknitz, Eider) die Zimbrische Halbinsel an der Wurzel zu umgehen, wenigstens die Wasser-Wegs-Einheit der norddeutschen Küste den skandinavischen Dominiums-Ansprüchen und ihren Sundzöllen entgegenzustellen.

Am nächsten dem umrandenden Erfolg kommt Schwedens Dominium Balticum oder maris baltici. Rudolf Kjelléns, „Schweden" — (ein Buch, das der Tragik des schwedischen Reichsgedankens mit dem tiefen Leid der echten Vaterlandsliebe gerecht wird) —, läßt uns auf der einen Seite den „baltischen Ringstaat" als geopolitische Reichsidee schauen; als ethnopolitischen, aber auch von Dänemark verfolgten Gegengedanken die „skandinavische Großstaatsbildung". Zwischen beiden erschöpft das raumweite, aber menschenarme Land seine Kraft. Kjellén spricht das traurige Endergebnis aus: „zwischen zwei gestrandeten Ideen ..." ist das schwedische Reich „... als skandinavischer Teilstaat, ohne jeden baltischen Anhang abgesetzt".

Digitized by Google

Nicht einmal den Mut zur Hilfe an Finnland, den selbst das zusammensinkende, ausgeblutete, viel entfernter verwandte Deutschland in letzter Stunde noch aufbrachte, konnte das große, doch ganz anders etwa einem Zehntel der finnischen Bevölkerung blutsverwandte nordgermanische Schwedenreich sich abgewinnen. Damit versank Schwedens nordgermanische Sendung; es blieb ein vages kulturpolitisches Reue- und Rest-Gefühl.

Das Ende des baltischen Reichstraumes in Schweden ist ein böses Vorspiel und Vorzeichen für das Schicksal der deutschen Umrandungsanläufe, die schon in Instinkthandlungen der Ottonen, der Hansa, sehr bewußt in Wallensteins Flottenplänen und beim Großen Kurfürsten auftauchen. Wird auch uns nach dem Scheitern der Nordgermanen das böse Wort „Strandung" für alle Versuche überseeischer umrandender Siedelung, Machtübung, Wirtschaftsverbindung (Eisen!) nach Norden ins Stammbuch geschrieben werden, nachdem wir von etwa 5000 km Küstenzutritt des Hohenstaufenreichs auf über 3000 der Hansa, 2200 des deutschen Bundes, 1350 des zweiten Reichs, wenig über 1000 km Luftlinie (des Restes der deutschen Bucht, des zimbrischen Rückens, mit den Ästuarstaaten der Ostsee) herabgekommen sind? Kein anderes Großvolk der Erde hat so schlecht mit seinem Küstenzutritt gewirtschaftet!

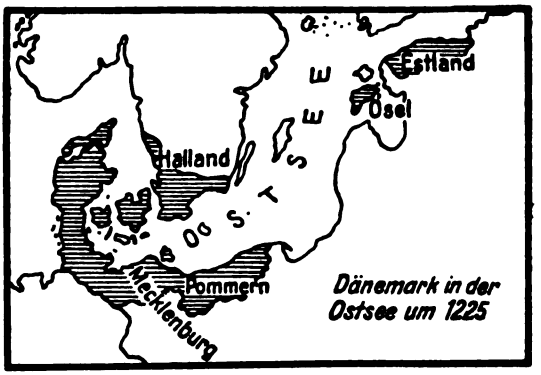
Handelt es sich bei der überseeischen, der meerumspannenden Siedelung der nordgermanischen wie der deutschen Rasse an ihren Stamm-Meeren gleichmäßig um noch zu erhaltende, der Verfestigung werte, oder um hoffnungslos schwindende Restzustände? Das ist die große Frage: die ernsteste, der unser germanischer Norden ins Auge zu sehen hat. Vorgänge wie das Zerschlagen der alten Herrenschichten in Finnland, in Ingermanland, Estland, Kurland, Livland, Littauen, im Korridor an der Weichsel; die Bildung der abdriftenden Ästuar-Stadt-Staaten Memelland und Danzig; die subbritische Schatten-Existenz Dänemarks, Norwegens, der Niederlande; die Entgliederung Skandinaviens (Island!); aber auch der verlorene Sinn für Herrschaft im alten Sinn in England („the lost dominion"), die Gleichstellung der Dominien von 1926 („the most conspicous surrender of power"), die Abhängigkeit der City von Wallstreet! könnten so gedeutet werden. Wir sehen: die Lage ist ernst genug; auch für die mächtigsten Glieder der niemals zu wirklichem Einheitsempfinden durchgedrungenen Schicksalsgemeinschaft um die nordischen Meere.

Die vielleicht übersteigerte, aber aus großer Blickweite verständliche Generalisierung von Madison Grant und Lothrop Stoddard[1]) unter dem Stichwort: „The Alpinisation of Germany", bedeutet zugleich Verösterlichung,

[1]) Zwei der einflußreichsten Rassen-Forscher und Rassen-Politiker der Vereinigten Staaten von Amerika.

Digitized by Google

Kontinentalisierung, die Anerkennung eines nur mehr verstümmelt verbliebenen ozeanischen Restzustandes gegenüber der Vorkriegszeit. Darüber darf man sich nicht täuschen! Es hat eine ausgesprochene Rückentwicklung der Wasserkante, der deutschen Küstenberührung, aber damit auch der nordgermanischen Weltstellung über See im ganzen stattgefunden! Man muß entweder ihrer Wirkung erzieherisch begegnen — oder sich damit in den Konsequenzen für die immer mehr, statt weniger diffus werdende Überseesiedelung von der Wasserkante aus abfinden! Die schon einmal betrachtete Eigenart der vielfach weit landeinwärts, mehr strom- als küstenbestimmt gelegenen, untereinander ringenden deutschen und nordgermanischen Hafenstädte, ihre territoriale Eingrenzung, soweit sie eigene Stadtstaaten sind, trägt weiterhin dazu bei, den See-Niederbruch an der deutschen Bucht und deutschen See in seinen Folgen zu verschärfen, statt zu mildern. Er wirkt sich sogar im Rückgang deutscher Rheinschifffahrt aus. Selbst ein solches innerdeutsches Ringen, wie das zwischen Bremen und Wesermünde, oder der Eisenbahn- und Flußkrieg in der Groß-Hamburg-Frage kostet Kraft; noch viel mehr natürlich solche Trockenlegungen, wie die von Kiel, teilweise von Emden, von Wilhelmshaven, der großen Werften gekostet hatten, oder solche Kanalabgrabungen, wie sie zugunsten von Antwerpen, von Rotterdam fortwährend ins Werk gesetzt werden; der drohende Niedergang von Danzig und Stettin.

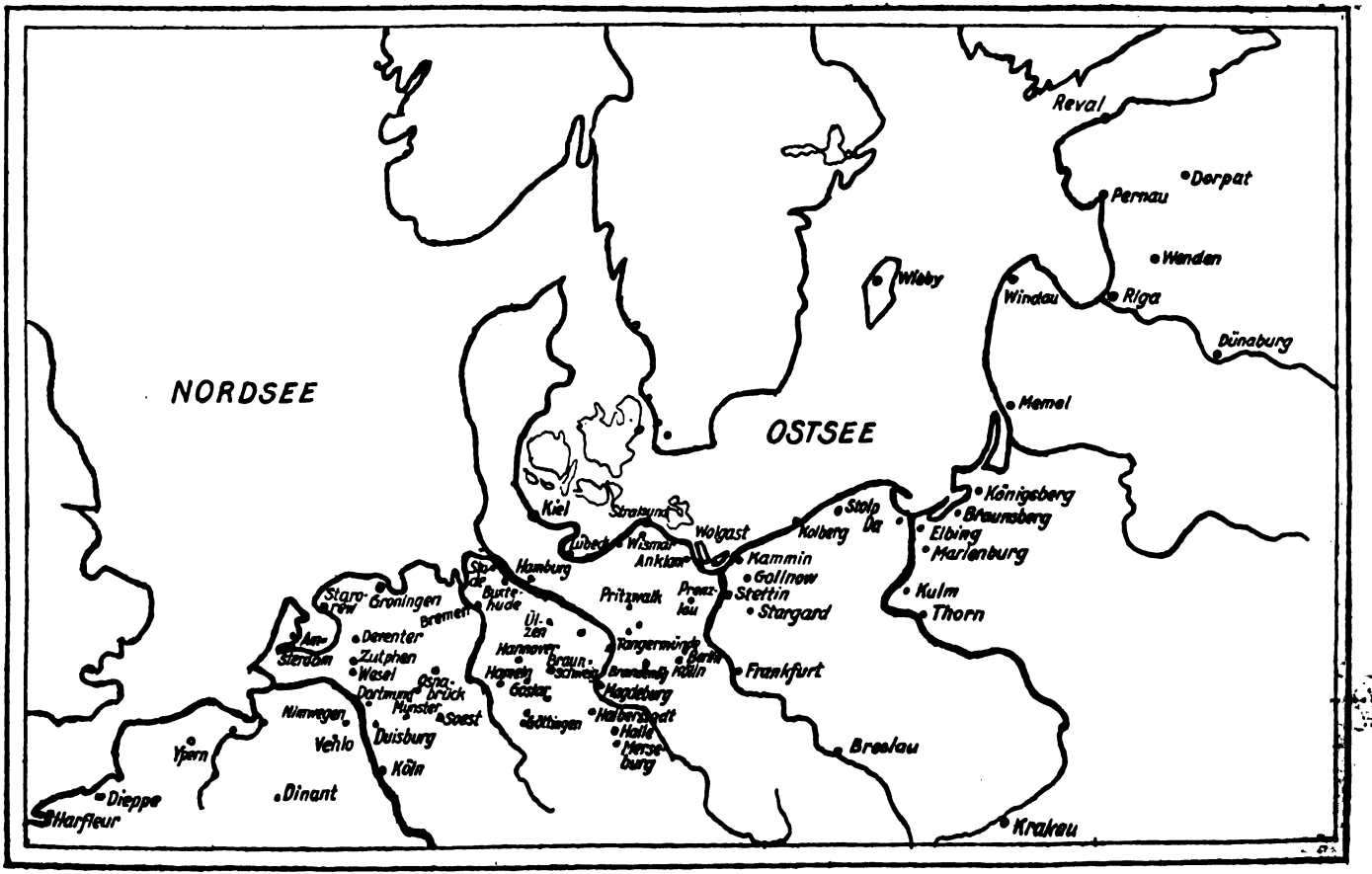


Nr. 46 Dänemark in der Ostsee um 1225

Ihnen gegenüber steht das große Projekt eines die ganze deutsche Küste verbindenden Hansakanals doch noch zum guten Teil auf dem Papier. Ein einigermaßen objektiver Eindruck zeigt auch, wie sehr dem Ostseehandel die tragende Kraft, die Vitalität fehlt, wie sehr in den weiten Hafenflächen von Stettin der Raum den Verkehr überwiegt, während Hamburg nicht genug atmen kann, der alte Handel Bremens still stromauswärts versickert.

Von den Verbindungsmöglichkeiten zwischen den beiden nordgermanischen Meeren ist Deutschland die natürliche durch Skagerrak, Kattegatt, Sund und beide Belte ganz entwunden; der nördliche Fluchtweg durch die schwedischen Kanäle bleibt mehr interner örtlicher Spielzeugverkehr durch viele Schleusen.

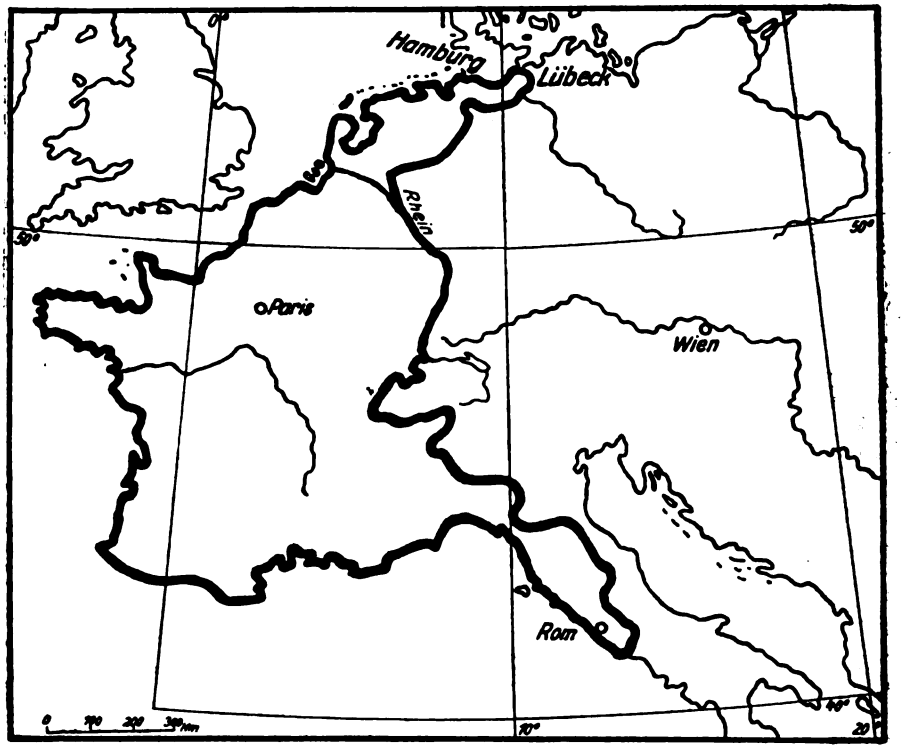
Digitized by Google



Nr. 47 Die Hanse

Die völkerrechtliche Lage des Nord-Ostsee-Kanals von Kiel aber setzte Deutschland unübersehbaren Belastungen gerade in seiner Ostsee-Stellung aus, bis Hitler seine Wasserstraßen-Hoheit wieder errang.

Man stelle sich lebendig vor, in welche Lage wir z. B. geraten wären, wenn die Durchleitung der für Polen bestimmten oder Rußland zugeführten Munitionstransporte gegen Deutschland oder ihm freundliche Mächte durch deutsche Kanalbeamte verlangt worden wäre, die nach der völkerrechtlichen



Nr. 48 Frankreichs Ostseezugriff

Lage bis 1934 durchaus von uns gefordert werden konnte. Das an sich schon durch die gewalttätige Gesinnung der Anlieger problematische Recht der Befahrung sarmatischer Ströme und Kanäle — das ja an sich über die Weichsel, durch den noch immer nicht gebauten Kanal des näheren Ostwegs der Germanen (der die alte Donaumonarchie zusammenhalten sollte), durch den weiteren Kanal-Ostweg zum Pontus, zur Wolga und zum Kaspi-See bis Enseli am Perserstrand auch Wasserwege aus der Ostsee nach Südosten schaffen würde, — das könnte wohl in ähnlichen Fällen durch Streik einen

Digitized by Google

derartigen Gebrauch gründlich abschneiden! Das 1919 verlorene und erst 1936 wiedergewonnene Verfügungsrecht über die deutschen Ströme und Wasserwege gestattet uns formell sogar einen solchen Eingriff nicht, den Polen, Sowjets, Chinesen für ihr selbstverständliches Recht halten. Dieses Naturrecht, daß die eigene Landesnatur gegen den Landesherrn nicht zu dienen braucht, hätte doch von 1919—1933 unserm Volk in seinem damaligen Sklavensinn wenigstens als letzte, äußerste Möglichkeit gezeigt werden müssen. So aber benützte es das Streikrecht im durchgehenden Verkehr (vgl. Österreich!) nur zur Lahmlegung der eigenen Lebensform, nicht der Übergriffe von Fremden in seinen Lebensraum! Allein dieser Unterschied zwischen damals und heute macht uns den ungeheuren Selbst-Bestimmungs-Fortschritt seit der Machtergreifung durch den Nationalsozialismus klar.

So zeigt uns ein Gang durch die mehr als zweitausend Jahre deutscher, wie nordgermanischer Siedelungsgeschichte an den nordgermanischen Meeren ein trübes Bild langsamen Zurückgedrängtwerdens und Schwindens des ozeanischen Elements, des Meer-Zutritts, zunehmende Überwältigung an der Küste, ungeheuere Menschenverluste in überseeischer Siedelung, an seevertrauten Kräften: zuletzt einen furchtbaren Erfolg durch einen Todesstoß gerade der Macht, die vorher den besten Teil jener Überseekräfte an sich gezogen hatte — als sie den stärksten Träger künftiger europäischer Seegeltung vorbeugend räumlich zerschlug!

Am schönsten geschildert findet sich das germanische Abendland als Gesamtlandschaft, wenn auch nicht ohne einseitige Verallgemeinerungen und Gewaltsamkeiten in Banses neuer „Illustrierter Länderkunde". Dort ist auch eine geopolitische und ethnopolitische, eine landschaftskundliche und rassenmäßige Erklärung versucht, warum die Landschaft um das germanische Mittelmeer nur im Westen zu großartiger Macht- und Siedelungs-Entwicklung über See gelangte, im Osten dauernd durch den breiten, ungehemmten Druck aus dem heute russosibirischen Tiefland Einschränkung und Quertrieb erfuhr.

Digitized by Google

XV

Die mißglückte Weltfahrt der Eingebuchteten

A. Die deutsche Südsee

Was ist dem deutschen Volk sein Südsee-Inselreich gewesen, das es von 1899–1918 besessen hat – in einer Raumweite, die größer als Europa war? Was fragte es danach, als einige weitsichtige Außenseiter von der Reichsgründung an um dessen Entstehung rangen, was war es ihm in der kurzen Zeit märchenhaften Aufblühens knapp vor dem Kriege und im Augenblick des Verlustes? Was ist es ihm heute, und was kann es ihm künftig sein? Das ist vielleicht von allen unseren kolonialen Fragen die geopolitisch am meisten überfeinerte und übersteigerte; denn von allen Bestandteilen des weltüberspannenden Deutschen Reichs von 1914 war sein Südsee-Inselreich das dem deutschen Volk wohl am wesensfremdeste Raumgut.

Wie viele Deutsche kannten es denn überhaupt, dieses am meisten ozeanische Inselreich der Erde, das vielleicht ein Entstehungsherd der ältesten ozeanischen, pazifischen Kultur war, voll von Zeugen uralten Werdens, das in früher Zeit von hochbegabten rhythmisch bewegten Rassen von eigenartiger Schönheit erschlossen und durchwandert worden ist und von einem fremdartigen Religionsbegriff höchsten Reizes, tiefster Naturverbundenheit mit dem Meere durchweht war? Wie viele Deutsche wußten, daß dieser durch seine Inselkränze und Inselwolken unmittelbar zusammenhängende Seeraum 4500 km lang und 3500 km breit war und eine Landfläche umfaßte, die mit rund 244000 qkm immerhin Süddeutschland gleichkam? Eine Karte dieses Inselreichs auf die von Europa gelegt, hätte von Irlands Westküste bis zum Ural, vom Kaukasus bis ins Tyrrhenische Meer, vom Nord-Kap bis zum Balkan gereicht, so daß ein Segler dreißig Tage von seinem Rand zu den wichtigsten Regierungssitzen brauchte: die Reisezeit von Mitteleuropa über Kanada nach Ostasien! Wie vielen Deutschen kam zum Bewußtsein, daß dieses Reich – eine dünn, mit ½ Million besiedelte Raum-Reserve – jeden Beamten, Kaufmann, Seefahrer, Pflanzer darin zum Denken in Kontinenten und Ozeanweiten erzog und zwang, das unsere Reichskanzler und Außenminister von 1919–1932 so schnell verlernt und vergessen haben und das der Reichstag überhaupt nie erlernt hat.

Digitized by Google

Da die wichtigsten Außenfühler der deutschen Südsee, durch die sie mit der Welt zusammenhing, aber noch viel weiter reichten: bis nach Menado in der niederländischen Inselwelt (Kabelanhaftestelle), nach Shanghai und Kiautschou, Yokohama und Hawaii und der wichtigen Südsee-Volks-Verteilungs-Zentrale Samoa, war dieses Außennetz viel weiter gespannt als die Umrisse Europas; es hätte wohl ein Erzieher zu höchstem kolonialen Können, völkerpsychologischer Feinheit, raumweitem Verkehr, kühnem Weitblick und scharfsichtiger Einzelbeobachtung, verantwortlichem Rassengefühl und vielseitiger staatsmännischer Betätigung werden können. Es spendete gerade das, was dem als letztes so kleinräumig in Binneneuropa hochgekommenen deutschen Volk in seiner langjährigen territorialen Zersplitterung und kirchturmspolitischen Enge am meisten fehlte: es war also ein politischer Gegenpol, wie es tatsächlich beinahe geographischer Gegenfüßler (Antipode) war. Es lag ein Wunsch- und Sehnsuchtsziel, ozeanischer und tropischer Ergänzung dort verborgen, das der bloße Name der Südsee für uns Nordische mit seinem Zauberreiz umwitterte.

Endloses blaues Wallen, weiß schäumende Brandung tiefgrüne Atolle umtobend, wehende Kokospalmen über roten Korallenbänken, stille Lagunen, dennoch voll Leben wie Wiesen der See, stolze Vulkaninselkränze aus jagendem Sturmgewölk glücklich umschiffter Sturmfelder emporsteigend, tropische Urwälder mit Schätzen an Gold und fliegenden Edelsteinen, wie sie Neu-Guinea enthielt; bildungsfähige Menschen, Kinder des Glücks und sonniger Welten, tauchten beim Klang der Namen Karolinen, Ladronen, Yap, Jaluit, Neu-Guinea und Palau vor der Erinnerung auf! Ungeheure wirtschaftliche Werte standen dahinter, von denen unser Volk nur nichts wußte! Auf dreißig Milliarden Goldmark wurde von dem Verteilungskommissar des britischen Weltreichs der Phosphatreichtum der einzigen Insel Nauru geschätzt, „wenn eine Aktiengesellschaft sie annähernd zum wirklichen Werte übernehmen wolle". Dreißig Milliarden Goldmark auf diesem winzigen Teilfleck allein! Genug, um als Pfand in redlichen Händen dem ganzen Valuta-Elend Mitteleuropas — der Sieger und Besiegten — abzuhelfen.

Es gibt eine Denkschrift der deutschen Südseefirmen aus dem Jahr des Zusammenbruchs, darin der ganze Wert des deutschen Inselreichs, soweit er stofflich darstellbar ist, noch einmal für das deutsche Volk zusammengefaßt wurde. In Hamburg 1918 erschienen, ging sie an den deutschen Reichstag, in dem sie damals wohl wenige gelesen haben mögen. Was ist aus diesem Wert in den Mandatshänden der raubenden Nachfolger geworden? Das führt uns zu dem, was die Erinnerung an dieses Südseereich jetzt noch für uns sein müßte.

Heute scheidet in diesem einst so einheitlich von der Südsee, der Kopra-kultur, tropischem Gartenbau, den Bedürfnissen der Malaio-Polynesier be-

Digitized by Google

stimmten, glücklichen Erdraum der Äquator zwei ganz verschiedene Entwicklungen. Was nördlich von ihm lag, ist als Mandat japanischen Händen anvertraut — weitaus der kleinere Teil, mit einem Landraum, wohl nicht größer als etwa Sachsen-Weimar gewesen ist. Dieser Mandatsanteil wird, trotzdem deutsche Sprache und Mission sehr gründlich ausgetrieben wurden, doch aus demselben Verantwortungsgefühl heraus auf gleichen Linien von einem der Südsee wesensverwandten Volk nach den immanenten Daseinsbedingungen des Erdraums verwaltet; und wenn auch die einheimischen Rassen (etwa 60000 Köpfe), die Chamorros der Ladronen namentlich, von den massenhaft einwandernden Japanern (über 40000 Köpfe) verdrängt werden, so sind es doch Rassenverwandte mit ähnlichen Kulturbedürfnissen, dem Erdraum Angepaßte, oder solche, die sich ihm anpassen wollen, wie einst jene, die von Mitteleuropa aus nach der Südsee gingen. So ist der nördlich des Äquators liegende Teil unseres alten Inselreichs in der Südsee wenigstens zweifellos anthropogeographisch und wirtschaftsgeographisch im Aufblühen geblieben; dichter und dichter wird das gelbe und braune Völkchen auf seinen Hochinseln und Atollen; terrassierte Felder steigen an den Vulkanen empor; so bitter uns das Verlorene schmerzt, müssen wir zugeben, daß dort nichts zerstört worden ist.

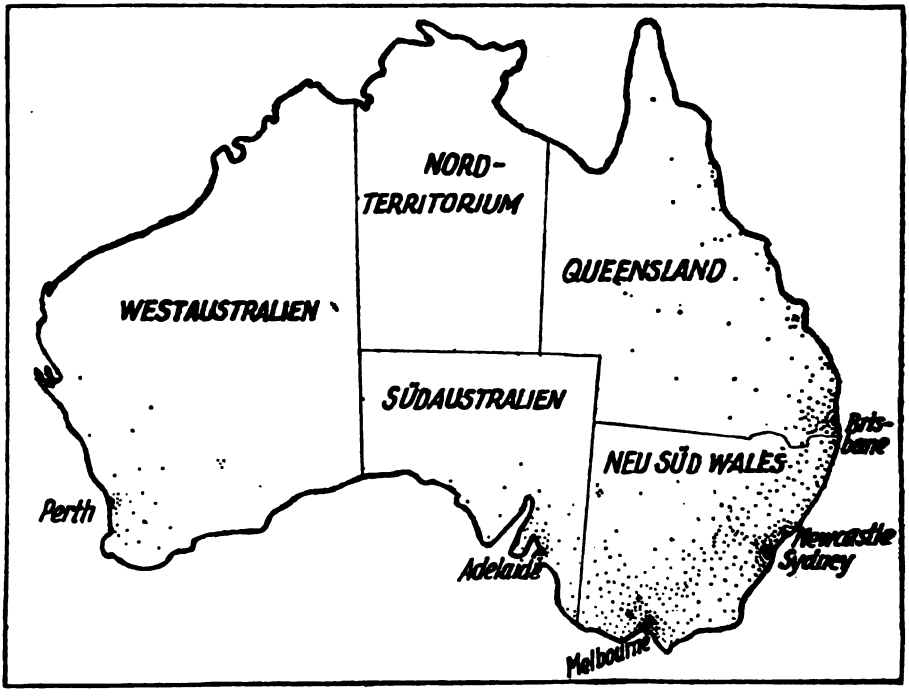
Ganz anders ist es südlich des Äquators, wo der weitaus reichere Teil des alten einheitlichen Südsee-Inselreichs dem Raub- und sogenannten „Sicherheits"-Bedürfnis der australischen Gemeinwelt und Neuseelands in die Hände fiel, wo Jahre vor dem Krieg schon latenter Neid, Feindseligkeit gegen alles Deutsche und kaum verhüllte Raubgier nach dem im Vergleich zum australischen doch winzigen deutschen Südseeanteil geherrscht hatte. Briten, die dem Ausbruch beiwohnten (Sir Everard im Thurn), waren von seiner unverhüllten Roheit und Brutalität überrascht und haben dafür sogar in der englischen Geographischen Gesellschaft Zeugnis abgelegt.

Dieser Teil des Südseereichs südlich des Äquators ist durch Raubbau und Raubnutzung anthropogeographisch im Verfall begriffen; das ist kein Wunder, denn die australische Gemeinwelt besitzt ja nicht einmal die Kräfte, um das eigene weite Land irgendwie ausreichend zu besiedeln, wieviel weniger das ihr Wesensfremde der tropischen Südsee. „Wir haben es auf der Landkarte rot angemalt und leer gelassen", so schreibt ein ehrlicher englischer Forscher von dem „great lone Land" Australien selbst, das zu besiedeln die Volkskraft fehlt.

Die verwegensten Mittel werden nun angewendet: Kinderauswanderung aus England, da die Erwachsenen nicht gehen wollen (sog. Big brother movement), Familienverpflanzungen, die mit vielen Reden als „Umzug von einem Teil des gesamtbritischen Wohnhauses in den andern" hingestellt

Digitized by Google

werden. Planmäßige Verpflanzung von 450000 Menschen war ins Auge gefaßt, durch Anleihen auf 10 Jahre verteilt. Und dennoch wollen die industrialisierten, verstädterten Wohnungsinhaber, z. B. aus den Textilgebieten, des Mutterlandes nicht in das leere Land ziehen, sondern bleiben zu 62 % in den sechs australischen Großstädten bei Kino und Komfort kleben. Sie scheuen eben die schwere Arbeit des Kolonisten, die wir Mitteleuropäer um den Preis von mehr Ellenbogenweite so gern auf uns nehmen würden, so oft schon auf uns nahmen. Unter den andersartigen, wesensverschiedenen



Nr. 49 Die Siedlungsdichte Australiens

Kulturvölkern der Erde konnte nur eines mit einem so riesigen Bevölkerungsdruck wie das deutsche noch genug jener eigenartigen Menschen aufbringen, die geradezu als Rückschlagserscheinungen gegen die zunehmende Verstädterung und Industrialisierung der Heimat mit großem ozeanischen und raumweiten Seelenbedürfnis befähigt waren, ein Südseereich, wie das unsere, zu kolonisieren. Aber während bei uns nach dem Kriege mindestens 135 Menschen auf dem armseligen, überausgenutzten nordeuropäischen qkm leben müssen, der sie nicht zu ernähren vermag, erreicht die Volksdichte Australiens mit seinem jungfräulichen Boden noch nicht einen Mann auf den qkm. Und dennoch

Digitized by Google

hat das raumweite Britenreich den Armen das ihrige geraubt, „denn Naboths Weinberg war schon da!" Gewinngier und Ländersucht, strategische Sicherung gegen die gleichfalls in drängender Menschenmenge lebenden rassenfremden Bevölkerungen des Fernen Ostens, Angst vor künftiger Rache für Lebensraumraub, das waren die Beweggründe, die Australien und Neuseeland zum Raub an dem deutschen Südseereich getrieben haben. Den Japaner drängte wenigstens sein Volksdruck von etwa 200 Menschen auf den qkm in den subtropischen und mediterranen Teilen des Reiches in die Nachbar-Inselbogen hinein, in die als wesensgleich empfundenen, heute bis hoch hinauf mit terrassierten Feldern bedeckten Vulkaninseln verwandter Natur; und Malaiopolynesier, nicht Australier, werden auf die Dauer dort unsere Raumerben sein.

Das ist der düstere Zukunftsausblick, über den mir schon um die Jahreswende 1909 Lord Kitchener in Kalkutta — den kommenden Krieg als unvermeidlich annehmend — sagte: daß er deshalb Gegner dieses Krieges sei — den er damals schon auf viele Jahre Dauer schätzte —, weil ihn England und Deutschland für die Japaner und Amerikaner führen würden, weil dieser Krieg die Zukunft Europas im Pazifik ruinieren müsse, in dem sich auch England nach dem Krieg höchstens eine Weile an dritter Stelle werde behaupten können.

Dennoch steuerten unweise Staatsmänner England in diesen Krieg hinein und unweise Deutsche wußten ihn nicht zu meiden. Die Folgen zogen mit der Unvermeidlichkeit eines Südsee-Wirbelsturmes herauf. Die Selbstbestimmungsbewegung — zuerst nur als Lügenkampfmittel gegen Deutschland gedacht, das später wieder leicht abgestoppt werden könne — ist nun als Wahrheit auf dem Marsch und zerstört koloniales Herrentum, wo immer es sich im wesensfremden Raum breit macht, ohne überragende Kulturleistung als Sühneopfer für vorenthaltene Selbstbestimmung fortwährend darzubringen.

Was ist die Lehre aus alledem für die Zukunft? Daß die verhängnisvolle Entzweiung der nordischen Rassen an dieser Stelle nur langsam und in bescheidenem Umfang Hoffnung auf wesentliche Besserung zeigt. Die leicht erweckbare Feindseligkeit des Kolonial-Briten in Australien, Neu-Seeland und den benachbarten pazifischen Randgebieten gegen alles Deutsche hat sich wenig geändert, wenn auch Seekriegs-Reliquien zurückgegeben, die deutschen Namen südaustralischer Orte wieder erlaubt wurden, die seinerzeit unter der ersten Haßwelle verschwunden waren.

An dieser Stelle wenigstens zeigt sich, daß der nach dem Kriege in den Zentralen des Weltreiches zuweilen angeschlagene versöhnlichere und ritterlichere Ton am Wesen des Wunsches nach unserer überseeischen Verstümmelung oder doch Niederhaltung auf die Dauer wenig geändert hat. Nur

Digitized by Google

Minderheiten denken anders, freier, menschlicher. Ob sie je zu Mehrheiten werden, steht dahin.

Zu einem Wunschtraum und Sehnsuchtsziel – (von Briten mehr, als von irgendeinem anderen Volk auf Erden uns verbaut) – ist jenes einst so breit offene Betätigungsfeld in der Südsee wieder geworden: jene Erzieherlandschaft ohnegleichen gerade für den Deutschen.

Aber er könnte es jetzt als Arbeitsraum nur um den Preis nationaler Entmannung betreten, als ethnisch schnell wertlos werdender Volksdünger. Nie wieder anders steht es ihm offen, als um den Preis eines wirklichen Sieges der Idee der Selbstbestimmung der Völker und einer gerechteren Verteilung der Welt nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit, nicht eines veralteten Raubrechtes. Eine solche Wendung allein, wohl schwerlich Hand in Hand mit den Kolonialmächten alten Stils erreichbar, führt vielleicht den jetzt darum betrogenen Mitteleuropäer als freien Wanderer in das verlorene, allerdings von einer Mehrheit der Volksgenossen niemals voll begriffene und verstandene Südsee-Paradies zurück. – Dann, wenn die weiße Rasse in später Weltgeschichtsstunde die Größe ihrer gemeinsamen Aufgabe, die Gewißheit ihrer gemeinsamen Gefahr beim Nichtverstehen begreift.

B. Spiel und Gegenspiel um die deutsche Südsee im Rahmen der Geopolitik des Pazifischen Ozeans

Das deutsche Südsee-Schicksal ist als geschichtlicher Einzelvorgang nicht aus dem eigenen Seeraum heraus allein verständlich, und wird es erst, wenn man es in seinem größeren Rahmen, dem pazifischen Kraftfeld zu sehen vermag, das ich schon in einer „Geopolitik des Pazifischen Ozeans" in seinen Grundzügen und Daseinsbedingungen untersucht habe, so daß ich also auf diese Zusammenfassung verweisen darf. Eine noch straffere weitere Zusammenballung verträgt das pazifische Problem als Ganzes nicht; doch können einige Leitlinien aufgezeigt werden.

Die absolute Raumweite der Meeresfläche, das Mißverhältnis zwischen ihrem seichten Einzugsgebiet – bei im allgemeinen geringer Hinterlandtiefe und schmaler Küstensaumentwicklung –, lange Operationslinien über See und wechselnde Lagengunst und Raumwerte der Inseln (Stepping-stones) machen das pazifische Gebiet besonders undurchsichtig für kontinental eingestellte Gemüter. Geopolitische Einzelprobleme, nach allen Richtungen durchdacht und kartographisch klargemacht, stellen diese Schwierigkeit oft besser heraus, als

Digitized by Google

Gesamtübersicht, wie sie in dem erwähnten Buch versucht wurde. So wird die Schwierigkeit einzelner so ausgesetzter geopolitischer Lagen wie der weiland deutschen Südsee vielleicht am besten durch das Singapore-Problem zum Bewußtsein gebracht, in dem wir wohl das feinfühligste und aufschlußreichste Meßwerkzeug und Hilfsmittel für die Beobachtung unter den gegenwärtig brennenden Teilfragen vor uns haben. Hawaii (das labilste Siedlungsproblem); die Philippinen (der heikelste Machtmanometer); Insulinde (das flagranteste Mißverhältnis zwischen Kolonialherrschaft und Kolonialmacht); selbst Japan mit der stärksten autochtonen Strahlung und insularen Eigenkraft sind alle eindeutiger in ihrer Problematik.

Gerade um den vollen Lehrwert der Singapore-Angelegenheit für die Erkenntnis der Geopolitik und Wehrgeographie des Pazifischen Ozeans im ganzen und ihre Bedeutung für dessen Geschichte zu ermessen, ist es nützlich, auf eine der geistreichsten wehrgeographischen Skizzen der Singapore-Frage zurückzugehen, die ohne Rücksicht auf die seither geübte Verschleierung Oberst Repington im Jahre 1923 warnend veröffentlicht hat[1]). Dieser Aufsatz ist voll wertvollster Winke für die Erkenntnis großer überseeischer geopolitischer Zusammenhänge. Im tiefen Frieden wäre es gleichgültig, sagt Repington, wo Flotten stationiert seien. Aber Streitkräfte seien nun einmal für den Krieg gedacht (vgl. Coolidge!) und „wenn eine normale Friedensverteilung der Kriegsnotwendigkeit auf kürzeste Frist nicht entspricht, ist die Kräfteverteilung falsch und die Seestrategie fehlerhaft". So prüft er die Eignung von Singapore als Flottenstützpunkt, auf das die Wahl der Admiralität und einiger lauter Wortführer der pazifischen Dominien gefallen sei — trotz seiner Entfernung von 8000 Seemeilen von Plymouth — falls das Mittelmeer offen sei —, die sich aber um vieles vergrößere, wenn nur der Weg über Cap oder Panama offen stünde. So bedeute diese Fahrzeit mit ihrem Sicherheitskoeffizienten von im ganzen drei Monaten eine Gefahr-Spanne; überdies bestände für einen Stützpunkt die Forderung für die Gewähr des Sichhaltens aus eigener Kraft, solange die Flotte unterwegs sei! Dann wird als geschichtliches Beispiel die Fahrt der Russenflotte von Libau nach dem Fernen Osten vom 16. Oktober 1904 bis 7. April 1905, der Verstärkungen vom 15. Februar bis 5. Mai 1905 vorgeführt, bis diese „Armada" Singapore passierte —, wobei wir allerdings von Schiffen wie „Lord Nelson" und „Hood" annehmen wollen, daß sie keine so lahmen Enten mitzuschleppen haben wie Nebogatow, und daß nicht, wie bei Roshdestwensky, von 38 Schiffen nur 8 übrigbleiben, von denen noch 6 unterwegs interniert werden, um allenfalls in eine Basis zurückzukehren.

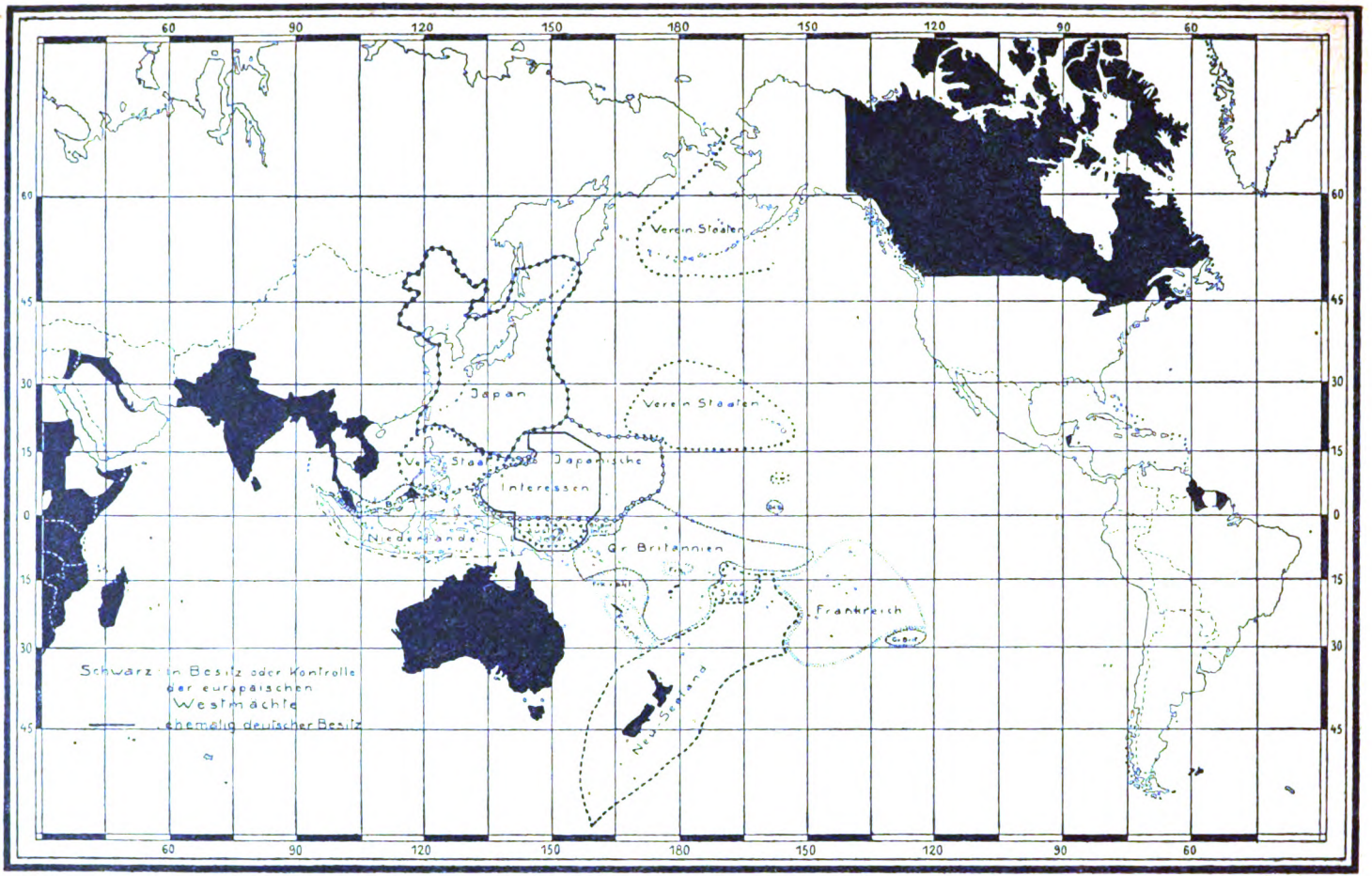
[1]) „Daily Telegraph" und „China Expreß and Telegraph" vom 18. 5. 23, S. 443.

Digitized by Google

Aber damit wollen wir Repington recht geben, daß eine große Flottenstation, ehe die zugehörige Flotte dort ist, zum Angriff durch eine nähere Seemacht herausfordert. „Da Yokohama nur 2890 Meilen entfernt ist, würden wir eine ungewöhnlich starke Besatzung brauchen, um diese Seemacht fernzuhalten, wenn sie ihren Vorteil verstünde." Außerdem darf vielleicht an die 400000 Chinesen und 100000 anderen Asiaten der Bevölkerung erinnert werden! Dann folgen bitterböse Lokalbeschreibungen der im besonderen von der Admiralität gewählten Dockplätze, an denen Kobras, Tausendfüße und Skorpione in Massen bei der Untersuchung aufgelesen werden konnten. „Die gibts im Überfluß dort — sonst nichts!" Repington ist offenbar ein Anhänger der Basiswahl in Australien (Port Jackson, Darwin, Moresby und Jervis kamen in Frage). „Singapore ist außerdem im Westen, Osten und Süden von Niederländisch Insulinde eingeschlossen; und irgendeine Übereinkunft mit den Niederländern ist unausbleiblich, ehe wir in diesem Viertel der Welt in Kampf gehen." Das ist sicher richtig und auch schon vorbereitet, wenn auch die Niederlande wissen, daß sie dabei um Kopf und Kragen spielen und nicht gern von der Partie sind.

„In den ganzen Straits sind keine 7000 Weißen, die Amerikaner und die Garnison eingeschlossen." Gewiß: das hat man sich in den Niederlanden sicher auch schon gesagt, wo man auch mit etwa 200000 Weißen und Halbblutfreunden etwa 60 Millionen gegenübersteht. „Singapore ist in einer Winkellage des Pazifik, 4300 Meilen von Sidney, 5500 von Wellington; und Wellington von Singapore aus verteidigen, heißt London vom Kap aus verteidigen!" Derbe Mittel appellieren an den Raumsinn auch des ozeanischen Wählers! „Die Idee, daß eine Flotte in Singapore mit einiger Sicherheit eine feindliche finden und fassen könnte, ehe sie in diesen riesigen Ozean-Raumweiten ihren Zweck erfüllt hätte, scheint mir eine auf Studium von Karten zu kleinen Maßstabs gegründete Illusion. Wenn Melbourne oder Wellington nach Singapore um Hilfe schreit, führt der nächste Weg 2560 Meilen durch Inselgruppen, die zu feindlichen U-Boot-Unternehmungen geradezu einladen. Von Hawaii ist Singapore 6000 Meilen entfernt; von dort nach Fiji und Sidney sind es 4520. Als Nebenbasen werden Singapore und Port Darwin immer nötig und nützlich sein; aber die ganze Wucht einer Basis ersten Ranges dort sollte nicht auf die britischen Steuerzahler geworfen werden." Wenn pazifische Dominien eine solche für nötig halten, meint Repington, wäre es ihre Sache, sie zu bauen und zu erhalten. (Das geht sehr deutlich auf Neu-Seeland und Australien!) „Wenn sie das freilich nicht wollen, wird Singapore ausgebaut; und Gott gebe, daß die Flotte es noch findet, wenn sie hinkommt, und daß unsere guten Freunde, die Japaner, die ja nur für akademische Zwecke als feindlich angenommen werden, unfähig sind, die seestrategische Lage zu

Digitized by Google



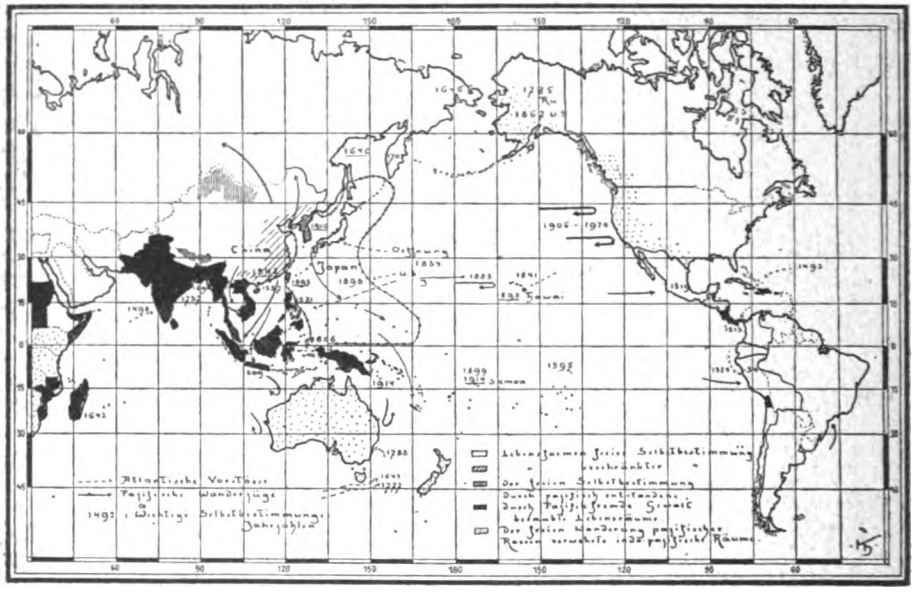
Nr. 50 Die Machtverteilung im Pazifik

(Nach K. Haushofer, Geopolitik des Pazifischen Ozeans. Verlag Vowinckel)

Digitized by Google

begreifen. Aber nichts in ihrer Geschichte berechtigt uns anzunehmen, daß sie das sind. Ich habe bis jetzt nichts gehört und gelesen, das mich überzeugt hätte, daß unsere jetzige Mittelmeer- und Singapore-Politik gesund ist. Beide widersprechen dem Prinzip des Zusammenhaltens der Kräfte; und von beiden halte ich die Mittelmeer-Politik für noch falscher. Denn selbst, wenn wir die Basis in Singapore bauen, brauchen wir doch nicht hinzugehen, während wir im Mittelmeer schon sind."

„Das Schlimmste am Seekrieg mit einer Macht, wie Deutschland, die keinen wahren Seeinstinkt besaß (which is without the sense of sea-things)



Nr. 51 Selbstbestimmungskarte der pazifischen Lebensräume
(Nach K. Haushofer, Geopolitik des Pazifischen Ozeans. Verlag Vowinckel)

ist, daß wir nachher in Versuchung kommen, uns Freiheiten zu gestatten, die nicht verziehen werden oder ungestraft hinausgehen, wenn der Gegner sein Geschäft versteht." Das ist fast der schmerzlichste Satz an Repingtons kluger Betrachtung, denn er deckt sich mit dem Urteil von Tirpitz, daß der Deutsche die See nicht verstanden habe.

Wer die angelsächsischen Auffassungen zur Geopolitik des Pazifik, von denen wir hier nur eine kleine Kostprobe gegeben haben, genau verfolgt, der findet, daß sich darin zwei große Formprobleme gegenüberstehen. Der Brite sieht, wie wir, das pazifische Problem „triangular", das Machtdreieck; der Amerikaner spricht, entsprechend seiner speziellen Wehranordnung vom „Quadrilateral".

Digitized by Google

Wir finden als Altkultur-Dreiecksseite die eurasiatische, menschenüberfüllte, die von der Beringstraße bis in die Aru-See, an die Scheide zwischen Insulinde und Australien reicht, und ihre tiefe Basis an der Wurzel der Monsunländer hat, die Induslandschaft und Amurgebiet verbindet. Ihr liegt — mit einem girlandenartigen Inselbesitz der Aleuten bis Kamtschatka herübergreifend — die zweite, eurameritanische Dreiecksseite gegenüber; nach Süden farbiger werdend, aber auch auseinanderschwingend, raumreich und menschenarm.

Beiden gegenüber liegt die dritte Dreiecksseite, die australisch-süd-pazifische, zur Hälfte, Asien zugewandt, einen menschenleeren, vom Rand her kultivierten Klein-Kontinent und im Anschluß daran, gerade auf der Scheide zum rein ozeanischen, leeren Teil ein Inselreich umfassend, das im Raum Großbritannien und Japan ähnelt, aber nur 1½ Millionen Menschen hegt. Mitten in der Stelle, die einst der angenommene Rand der mystischen „Terra Australis" in Europas Vorstellungen einnahm, liegt der Scheideraum des Neu-Seeland von heute, eines werdenden, des am meisten ozeanischen Inselreiches der Zukunft, an scheinbar noch druckfreier Stelle.

Diese Dreiecksseite des pazifischen Umzugs birgt die größten Raumreserven und Raumverschwender der Erde. Stellen wir den Menschendruck der Dreiecksseiten gegenüber, so verhalten sie sich wie etwas über 900 Millionen zu höchstens 150 zu 7: eine Abstufung, die zu denken gibt, und vorbeugende Ausgleichsversuche im großen Stil der panpazifischen Konferenzen, der pazifischen Union rechtfertigt.

Aber die Dreiecksseiten des pazifischen Kraftfeldes haben geopolitisch eine ganz verschiedene Stärke. Hinter dem ostasiatischen Zerrungsbogenrand mit dem japanischen 100 Millionen-Reich und 35 Millionen Schutzfreunden steht — trotz seiner scheinbaren Formzerrissenheit und Auflösung — nur durch einen Küstenmeer-Korridor unter sich zusammenhängender Randmeere getrennt, die chinesisch-indische Festlandmasse, mit ihrer Menschenmilliarde, vom Einheitsgefühl der Monsunländer, von gemeinsamer Rassenbedrängnis und dem Bewußtsein stolzer fünftausendjähriger Kulturschicht zusammengefaßt und zusammengehalten. Diesem kontinentalen Rückhalt gegenüber haben die im ganzen etwa 150 Millionen Malaiomongolen von Japan, Philippinen, Indonesien ein ozeanisches Vorpostengefühl und nützen rücksichtslos die Gunst dieser janusköpfigen Lage aus, die ihnen genau bekannt, vertraut und bewußt ist. Sie wissen auch, daß sie selbst mit verwandten, fördernden geopolitischen Zügen, mit weitaus dem stärksten Massen- und Rassen-Rückhalt, aus den Inselbogen in die pazifischen Inselwolken und ihre Wander- und Siedelungsprobleme hineinreichten, und daß die Zeit für sie arbeitet, nicht mehr — gegen sie — wie es noch vor dem Weltkriege schien.

Digitized by Google

Wohl durchdringt die Inselprobleme mit einer in der Gegenwart ungeheuer stark scheinenden politischen und noch mehr wirtschaftlichen Machtstellung das „American Quadrilateral". Aber was hilft es auf die Dauer, wenn hinter ihm nur politischer und wirtschaftlicher Machtwille ohne Siedlerzahlen und überlegene innere Kulturleistung steht? Schon die Philippinen zeigen, daß es dann, wenn man namentlich tropische Monokulturen entwickeln will, keinen Schutz gegen die unvermeidliche Unterwanderung gibt. Ihr beugt die Befreiungs-Schonfrist von 1935—1945 vor.

Trotz allem Vorbau des Macht-Vierecks, trotz dem scheinbar so geschlossenen, wallartigen Anblick, kennt man an der pazifischen Küste Amerikas, der germanischen noch mehr als der romanischen, ihre geopolitische Schwäche genau; den unvermittelten Zutritt zu dieser Küste aus großen, kaum überwachbaren Raumtiefen! Daher stammt ihr Schutzbedürfnis, ihr Unsicherheitsgefühl in ihren meridionalen Hohlformen zwischen Küstenkordillere und Kontinental-Wasserscheide, mit den Gebirgsschranken und dem Wüstengürtel dahinter. Darum drücken gerade die Pazifik-Staaten, die Anden-Länder so sehr auf das Vorschieben der transpazifischen Tentakel Amerikas; darum konnte das zahlenschwache Kalifornien mit seinen 3½ Millionen von damals die Politik Roosevelts in Bewegung setzen, selbst diesem Starken allerlei von ihm ungewollte Rassenkampf-Maßregeln aufzwingen, die heute noch wie ein Bleigewicht auf der transpazifischen Anbiederungspolitik der USA. liegen.

Diese Art Sicherheitspolitik aber führt zu einer natürlichen Gegeneinstellung der malaio-mongolischen Welt — trotz allen Besänftigungsversuchen, trotz allen Ausgleichsverhandlungen der pan-pazifischen Union und ihren unleugbaren Erfolgen. Dazwischen aber geraten das britische Weltreich, seine immer selbstherrlicher und herrischer auftretenden pazifischen Dominien, das Kolonialgebilde von Insulinde und die französischen und portugiesischen Reststellungen kolonialer Herrenpracht in Zerrungs- und Torsionslagen. Sie werden allerdings durch allerhand gegenseitige Durchdringungen gemildert und abgeschwächt; und die Pufferlage des deutschen Südseereichs hätte sich in dieser Richtung gerade von der gefährdeten Front glänzend ausnützen lassen. Hinwegtäuschen aber läßt sich ein solcher geopolitischer Gegensatz nicht; und die Milderungsmöglichkeiten wurden wohl an einzelnen Stellen der Zentralen gesehen (wofür es mancherlei Beweise gibt), aber nicht in den peripherischen Gebieten, in denen man sich — (blind gegen die viel größere dadurch heraufbeschworene Zukunftsgefahr ganz anders bedenklicher Nachbarschaft) — auf die deutsche Raumbeute stürzte und ihren Kulturaufbau zunächst zerstörte.

In solchen Zusammenhängen wird die Bedeutung der beiden Mittelmeere Australasiens und Mittelamerikas klar, durch deren Seewege die Zugänge zu

Digitized by Google

dem Kraftfeld führen, in dem die Zukunfts-Macht- und Rassenfragen des größten Meeres der Erde ausgeglichen werden müssen, — von deren verwickelter Lagerung die Betrachtung des deutschen Südsee-Schicksals einerseits, der Singapore-Frage andererseits einen Vorgeschmack gab. Freilich trat dabei wohl auch zwingend die Notwendigkeit hervor — wenn die Politik nicht wieder in die Bahnen so blinden Zufalls fortgerissen werden soll, wie in den so ungeschulten Händen zu Beginn des Weltkrieges —, auch Meere und Meeresteile in der Art und Weise länderkundlicher Untersuchung zu betrachten, und zwar schon in der Schule, damit der heranreifende Staatsbürger nicht Schlagworten nachzulaufen braucht, sondern seine Überzeugung aus Karten und dem, was sich daraus entnehmen läßt, selbst formen kann.

Digitized by Google

XVI

Geschichte von Seeräumen in länderkundlicher Betrachtungsweise

Untersucht man Meere und Meeresteile nach den für die länderkundliche Betrachtung von Landräumen eingelebten Methoden, so zeigt sich, daß diese Arbeitsweise vor ein Mosaik mit höchst verschiedenwertigen einzelnen Flächen und Teilräumen führt, die ganz ungleichmäßig durchgearbeitet sind, noch weit ungleichmäßiger als die herkömmlich abgegrenzten Teilräume des Landes auf der Erde [1]).

Carrières fleißige Arbeit über das Bekanntsein der Erdoberfläche weist kartographisch nach, daß die Seeräume der Erde so ungleich erforscht sind, wie die Landräume auch, ja noch viel unbekannter auf weiten, wichtigen Strecken. Eine sehr eingehende Bestandsprüfung in der Art der Carrièreschen Arbeit — vornehmlich auf die Quellen der ozeanischen, der angelsächsischen, niederländischen, älteren iberischen, neueren japanischen Literatur gegründet — müßte also eigener schöpferischer Arbeit vorausgehen, mindestens in der Art von Johnstons „Study of the Oceans", aber auf Mittelmeere und Rand- wie Binnenmeere und Meeresteile ausgedehnt, oder mit Bild-Wirkung wie Telekis Atlas zur Entstehung des Kartenbildes von Japan.

Wägt man die kurze Dauer meereskundlicher Bearbeitung der Erdoberfläche gegenüber der methodischen Länder-Untersuchung und landeskundlichen

---

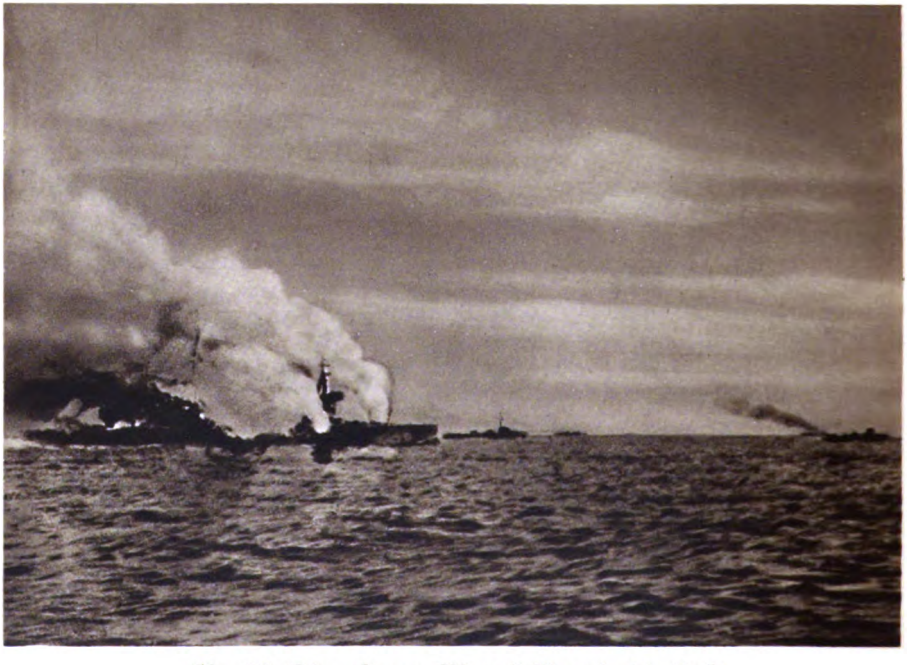
[1]) Da gibt es Kabinettstücke, die den strengsten Anforderungen minutiöser wie monumental zusammenfassender historischer und landeskundlicher Darstellung zugleich genügen, wie Jessens Bild der Gibraltar-Straße, die Schilderungen der Nord- und Ostsee als Kriegsschauplatz von Alfred Merz, dem Organisator der „Meteor"-Expedition; Meisterwerke von Miniatur-Portraitkunst, wie Yamasakis und Schmitthenners Japanische Inlandsee, Diests Dardanellen; geniale Skizzen, wie die Lagengunst-Schilderung Konstantinopels des Fragmentisten Fallmerayer, morphologisch und kulturpolitisch durchgefeilte Bilder, wie Fischers und Philippsons romanisches Mittelmeer, oder mehr futuristisch, im wirtschaftlichen Plakatstil gepackte, wie Mahans amerikanisches Mittelmeer-Bild oder Feinheiten wie Maulls Ägeis. Daneben stehen Übersichten, wie Hummel und Sieverts Mittelmeer-Raum, Wiersbitzkys Austral-Asiatisches Mittelmeer, Groß-Schilderungen in derber Fresko-Manier, wie Wilczeck-Weules Pazifischer Ozean in Helmolts Weltgeschichte, oder Übersichten, wie meine Geopolitik des Pazifischen Ozeans, Dobrowolskis oder Baywaters pazifische Kriegsbilder.

Digitized by Google

Nr. 86 Singapore — der fernöstliche Schlußstein des englischen Machtbaues

Digitized by Google

Nr. 87 Die „Grand fleet“ im Anmarsch zum Skagerrak



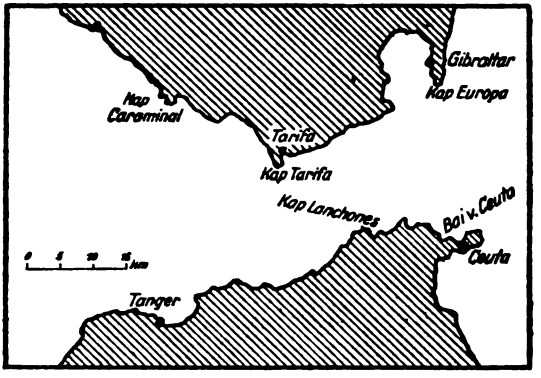
Nr. 88 Die „Queen Mary“ fliegt in die Luft

Die Schlacht am Skagerrak zerbrach Englands Vorherrschaft zur See

Digitized by Google

Behandlung des kleineren Arbeitsfeldes der Festländer gerechten Sinnes ab, so ist es klar, daß ausreichende Beobachtungsreihen, hinlängliche geopolitische Arbeits-Rohstoff-Reserven und Halb-Fabrikate nur für historisch und politisch stark hervorgetretene Seeräume vorliegen, von guter, greifbarer Fertigware gar nicht zu reden. Erst Schotts Ozean-Porträts halfen diesem Mangel ab.

Diese Tatsache beleuchtet das Verdienst kriegerischer Spannungen (ganz gleich, ob sie sich aus Fragen der Kultur, Macht oder Wirtschaft erhoben) — an geographischer wie geopolitischer Aufhellung der Lebensbedingungen auch von Seeräumen, wie ich es für den japanischen Teilraum in einer eigenen Arbeit nachgewiesen habe, die an Graf Telekis vorbildlichen Atlas der Entdeckungsgeschichte des japanischen Inselreichs anknüpfte.



Nr. 52 Die Straße von Gibraltar

Kriegerische Spannungen üben also eine starke wissenschaftliche Reizwirkung in dieser Richtung aus, wie lange Friedensperioden eine einschläfernde und erschlaffende: das mag für Freunde der Forschung und des Friedens zugleich betrübend sein — es ist aber zu erweisen.

Für die meereskundliche Methode dabei ist Idee und Wesen der Seekarte maßgebend: Einstellung auf die Beobachtung, die Wahrnehmung vom Meere her, auf die Küste zu, von den Verkehrsverhältnissen des Meeres, dem Landungsbedürfnis und der Einwirkung auf das Hinterland ausgehend. Ein erster Ausgangspunkt ist also das Verhältnis von Meer und Erdoberflächenform: die Tiefenkarte, die damit zusammenhängenden Strömungen und Stromversetzungen, die Dichte, das Fahrwasser, die Annäherungsmöglichkeit an die Küste, steile oder flache Ufer, Landmarken, Hafengestalt und Hafentypen, unterseeische und geopolitische Flußrinnen[1]).

Eine zweite große Untersuchungsgruppe überschreibt sich: Meer und Klima, prüft die Fortsetzung der über dem Meere herrschenden klimatischen Bedingungen landeinwärts, in Kraft und Verkehr, zwei großen Gegenständen,

[1]) Die neue 7. Supan-Ausgabe der physischen Erdkunde spricht denn auch durchaus mit Recht von einer Morphologie des Meeres, Banse sogar von einer „Meerschaft" im Gegensatz zu „Landschaft".

Digitized by Google

am besten an der Meervereinigung von Kraft- und Verkehrsströmen erweisbar (z. B. Irawaddy-Salwen). Stetige oder wechselnde Winde und Windsysteme, Eigenart des Wellenschlages, landstehende Brandungen, Auftriebwasser und ihre klimatische Wirkung zeigen, wie innig erste und zweite Gruppe zusammenhängen, wie sich gerade so logisch wie sich in der Länderkunde eine Art systematische Fragestellung aufgebaut hat auch die politische Meereskunde eine solche fordert, die Geopolitik sie, womöglich an die länderkundliche angelehnt, ausbilden muß. Der physischen Fragestellung folgt die biogeographische zur See wie zu Land; Meer und Lebewesen, bodenfeste und bodenschweifende, in ihrem Verhältnis zum Lebensraum prüfend, etwa so, wie das Thilenius, Schauinsland, Drygalski, die Meteorexpedition getan haben. Dann erst folgt als anthropogeographische Krönung: das Verhältnis des Meeres zum siedelnden oder wandernden, verkehrtreibenden und wirtschaftenden, kulturverbreitenden Menschen.

Dabei wird man vor allem scheiden zwischen Orts- und Durchgangs-Verkehr, zwischen Dauerbesiedelung — (ja, man kann tatsächlich von einer Siedelungsdichte vielbefahrener Meere und Meeresteile reden; man kann sie erforschen und findet dabei größere Dichten, als in siedelungsungeeigneten Festlandteilen, Wüsten, Steppen!) — und jahreszeitlich wechselnde Befahrung. Die in Meeresräumen vorwaltenden Schiffsarten spielen dabei eine große Rolle —; es ist auch geopolitisch nicht gleich, ob der menschenwimmelnde, aber naturgemäß seltene „Super-Liner" vorherrscht, oder der kleinere langsamere nützliche Brotverdiener, die Stückladung oder das Spezialschiff, das Typschiff oder die Individualtypen. Auch hier gibt es „Schutzreservate", in denen die Segler vergangener Jahrhunderte sich noch herumtreiben, und andere, auf denen der neueste Bautyp eben gerade gut genug ist, dem hochgespannten Wettbewerb standzuhalten. Es gibt Stil-Beschleunigungen und Stil-Verspätungen, sogar in der Kunst der Schiff-Ausstattungen, auch in den Seeräumen. Und ebenso gibt es Fossilien von Rechtsansprüchen auf Meeresteile, die freilich, wie wir sahen, immer mit der Macht oder dem Schein der Macht zusammenhängen, die sie aufrechterhalten kann. Internationale Meeres-Rechts-Anläufe müssen also örtlich mit dem geltenden Seerecht und den wirklichen Zuständen, den geopolitischen Tatsachen ortsbestimmter Ichsucht in Einklang gebracht werden; dadurch entsteht vielenorts etwas, das man „lokale Seerechts-Spannung" nennen könnte, das geographisch und geopolitisch bestimmt und nur so erklärbar ist. (Zustände der spanischen Küste 1936/37.)

In der Fischerei, in der Küstenschiffahrt, im Anspruch auf gewisse Seeräume (Flußmündungsgebiete, z. B. Chesapeake-Bay und Delaware-Bay — trotz größerer Breite als 10 Meilen! Teilung der Juan-da-Fuca-Straße), in Kolonialklauseln und Retorsionen wirkt sich das aus; und zwar in einem

Digitized by Google

Nr. 53 Ausschnitt aus einer Seekarte der Ostsee

Digitized by Google

Grade, in dem der Gesamtbestand der Seegeopolitik immer wieder bei solchen seeräumlichen Untersuchungen, genau wie bei landeskundlichen, an dem betreffenden Raume durchprobiert und durchuntersucht werden muß, nicht etwa bloß der Häfen und ihrer Sonderbedingungen[1]). Schwankt doch die Küstengewässer-Grenze zwischen 3 Seemeilen (4,8 km), 4 (6,2 km) und 12 (19,2 km)! (Sowjets; US.-Alkohol-Abwehr.)

Länderkundlich subtile Beleuchtung der Tatsachen, der überaus ungleichen Rechtsverhältnisse auf einer nur scheinbar allen gleichmäßig offenstehenden, überall formgleichen Verkehrsfläche, einem theoretischen Gemeinbesitz aller, der Gesamtmenschheit — also eine peinlich streng alle Einzelheiten durchprüfende Geopolitik von Meeren und Meeresteilen nach der länderkundlichen Methode, wie sie etwa N. Krebs in seinem berühmten Alpenwerk durchgebildet hat —, stellt sich dann oft als die einzige Möglichkeit der Schwachen heraus, dem Mißbrauch der Seemacht der Starken gegenüber etwas wie ein Weltgewissen auf die Beine zu bringen. Das gilt nicht nur von ihren amtlichen Ausstrahlungen als große Militär-, See- oder Wirtschaftsmächte, sondern noch weit mehr von der von ihnen, z. B. nach den Methoden der Dollar-Diplomatie, bezahlten Presse der monopolisierten Nachrichtendienst-Phraseologie, die jede allgemeine und zusammenfassende Darstellung sofort verdunkelt, wenn Gefahr für die „War-Lords in frock-coats" im Verzug ist, wie z. B. wenn große Interessen der Ölpolitik auf dem Spiele stehen oder weltüberspannende Tropen-Trusts gefährdet scheinen. Hier vor allem ist der letzte Sinn länderkundlicher Betrachtung von Meeren und Meeresteilen in ihrer Geopolitik für uns Deutsche zu finden, den wir vor allem nicht ebenso fremden Federn, namentlich ozeanischen, überlassen dürfen wie notgedrungen geraume Zeit den Nachkriegs-Ausbau der überseeischen Nachrichtendienste. Denn auch hier gilt: „Zuletzt regiert der Bestinformierte!"

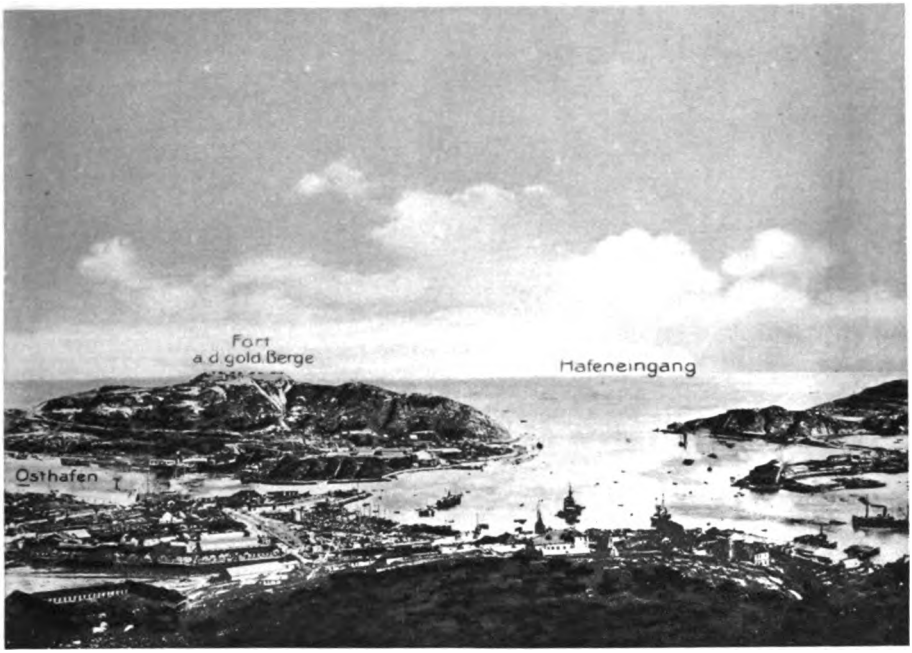
Die beste, namentlich geopolitische Information ist aber doch zum Glück nicht nur Sache des Geldes, sondern auch der Einsicht und Umsicht wie des zäh arbeitenden Willens zu ihr!

Sie wird vor allem durch eine denkende Überprüfung eigener und fremder geschichtlicher Erfahrung mit den gegebenen geographischen Daseinsbedingungen gewährleistet. Deshalb führt nur gleichläufige erdkundliche und geschichtliche Zusammenbau-Leistung zu dem erwünschten, allseitigen Weltbild auch für das Verhältnis erdbedingter und geschichtlich gewordener und erprobter Lebensformen zum Meere.

---

[1]) Wie z. B. in Schönwaldts Untersuchung der vorderindischen oder Meckings der japanischen Häfen.

Digitized by Google



Nr. 89 Port Arthur

Einſt ruſſiſcher Beſitz, ſeit 1904 in japaniſcher Hand

Nr. 90 Shanghai — Das New York des Oſtens

Digitized by Google

Nr. 91 Die Nihon-Bashi-Brücke von Tokio

Nr. 92 Tokio im Licht: Der Hauptbahnhof

Digitized by Google

Nr. 93 Kirschblüte am Fuji – San

Digitized by Google

Nr. 95 Der Tokioter Bankbeamte in seinem Garten

Nr. 94 Das Bankenviertel in Tokio

Digitized by Google

XVII

Politische Erdkunde von Meeresteilen, Rand- und Binnenmeeren in historisch vorbetonter Betrachtungsweise

Für eine geopolitische Betrachtungsweise, die von der politischen Erdkunde von Meeresteilen, Binnen- und Randmeeren unter historischer Vorbetonung fortschreiten will, wird die Leitfrage wohl sein, ob wir zugeben wollen, daß dieser historische Weg im allgemeinen von kleineren, historisch früher bewältigten zu immer größeren und größeren beherrschten oder doch verkehrserschlossenen Seeräumen hinführen müsse. Das läge im Sinne von Ratzels „Gesetzen des räumlichen Wachstums der Staaten"[1]), im Sinne seiner Behauptung „daß der Siegespreis für die Erforschung und Erschließung und Bezwingung eben der unterworfene Raum" sei, oder der Behauptung in seiner Politischen Geographie[2]), daß die „größere Raumauffassung endgültig immer den Sieg errungen habe", was freilich für Mitteleuropas Weltkriegs-Abschluß ziemlich vernichtend ist.

Ähnlich äußert sich Gerhard Schott in seinem „Meer"[3]), wenn er, Binnenmeere und Randmeere als Typen schildernd und eine Gliederung des Weltmeeres vornehmend, seine Morphologie betrachtend, sagt:

„Die Nebenmeere haben, so sehr sie auch räumlich hinter dem Ozean zurücktreten — sie machen nur 7,2 % des Weltmeeres aus! — und nur als geringfügige Anhängsel desselben erscheinen, die ursprüngliche menschliche Entwicklung in viel höherem Maße beeinflußt. Gerade ihre verhältnismäßig kleinen Dimensionen befähigten sie dazu, die völkerverbindende Kraft des Meeres früher zur Geltung zu bringen als die ungeheure Wasserwüste des offenen Ozeans. Je gegliederter diese Nebenmeere sind, um so besser konnten sie ihre Kulturaufgabe erfüllen. In dieser Beziehung wird das europäische oder das Mittelmeer schlechtweg von keinem übertroffen."

Hier also tritt die uns seit Augustus anerzogene mittelmeer-zentrische Auffassung von Weltgeschichte beherrschend hervor!

---

[1]) Petermanns Mittlg. 1896, S. 97—107. — [2]) S. 344. — [3]) S. 269.

Digitized by Google

Freilich wird später[1]) eine Ausnahme zugunsten „des nördlichen Indischen Ozeans samt der Inselwelt der Malaien“ gemacht, und das große Wort gelassen ausgesprochen: „Hier liegt offenbar das Entwicklungszentrum ozeanischer Schiffahrt ...“

Diese Auffassungen deutscher Forscher scheinen in einem gewissen Gegensatz, z. B. zu den Einteilungen Sir John Murrays in der Encyclopaedia Brit., zu stehen, die wir – trotzdem sie ziemlich allgemein angenommen worden sind – doch als Macht-Klassifikationen der Meere ansehen können, die rein nach Zugängen und Eindringungsmöglichkeiten ozeanischer Mächte eingeteilt sind.

Er trennt: reine Binnenmeere, wie das Kaspische Meer als gänzlich „enclosed“, „Inlandsea“, obwohl hier der Sprachgebrauch für das japanische Seto-no-uchi-umi mit seinen drei Zugängen stört; denn „enclosed“ nennt er Meere mit nur einem Eingang, wie es vor den Kanälen von Suez, von Kertsch das romanische Mittelmeer, das Asowsche waren, heute noch das Schwarze Meer, ehedem die Ostsee. „Partially enclosed“ sind solche mit zwei und mehr Eingängen (Nordsee, Karibisches Meer, Japan-See), „barred off“ sind durch Inselreihen abgeschlossene Meeresteile, wie der norwegische, wie Beringsee und Ochotskische, wohl auch das amerikanische Mittelmeer, die Meeresteile innerhalb des australischen Barriereriffs, und dann erst folgt „open“.

Gegenüber einer solchen, mechanisch anmutenden Einteilung, die z. B. die japanische Inlandsee sicher in eine falsche Klasse versetzt, zeigt gerade die historische Kritik, um mit R. Kjellén zu reden, einen Rest, der nicht aufgeht. Was ist die Ägeis, von Süden „open“, von Norden „enclosed“, heute politisch sehr zerrissen, und dennoch der Kulturtummelplatz nur einer Kultur, der hellenischen? Nur einer Kultur, Macht und Wirtschaft dient die japanische Inlandsee, mit drei Zugängen sicher nur „partially enclosed“, dennoch für fremde Gewalt unzugänglicher als Ostsee und Pontus jemals waren, ureigene flüssige Kernzelle der japanischen Kultur, Macht, Wirtschaft – in der noch 1855 das bloße Loten lebensgefährlich war, Photographieren heute noch haft-gefährlich ist –, während Ostsee und Pontus, beide „enclosed“, nie zur Kultureinheit und Machteinheit durchdrangen, so wenig wie die Kaspische See.

Vollends bei kleinen, aber historisch sehr stark im Lichte stehenden Teilflächen, wie der Straße von Salamis, den Säulen des Herkules, dem Golf von Korinth, der Propontis, dem Sund, Delaware und Chesapeake-Bucht, Tsushima-Straße, Kalifornischem Golf, den „Straits“ wäre man nach Murrays Einteilung versucht, zu sagen: Minima non curat Praetor! – Aber gerade in der Geopolitik von Seeräumen hat sich nach den Lehren der

[1]) S. 341.

Digitized by Google

Geschichte der Prätor sehr viel um solche Winkel zu kümmern! Man denke nur, wie oft Schmuggel- und Seeraub-Zentralen von verhältnismäßig schmalen Küstengewässern aus Kerne von Reichsbildungen wurden!

Wie jäh leuchten in solchen Zusammenhängen Muskat, Ternate und Tidore, Atjeh, Sansibar, Brunei und Nordborneo, Formosa, aber auch im näheren sagenumwobenen Mittelmeer die vier Inseln des Odysseus, Korfu, Halicarnaß, die Königinnen der Illyrier und ihre stolzen Antworten an Rom, das sizilische Reich des Seeräubers Pompejus d. J. hervor? Mit welcher Zähigkeit verhöhnt der wohlbekannte Schlupfwinkel der Bias-Bay das seegewaltige britische Weltreich, in der erst jüngst nur das zufällige Auftauchen eines U-Bootes allein einen schönen, großen Dampfer vor allergröbster Piraterie rettete, der aber dafür versank!

Wie lange dauerte es, bis Napoleon — mitten im Ringen um die Kontinentalsperre — der blauweißen schmuggelfrohen Flagge des souveränen Seestaats Knyphausen mit drei Häfen auf 10 km Küste an der Jade inne wurde, von der Hans Horstmann so anmutig in der Marine-Rundschau 1927 erzählt. Wie sicher flatterte die sonst in Europa und in der Welt überall niedergeholte niederländische Flagge ungekränkt über ihrem japanischen See-Schlupfwinkel, dem Inselchen Deshima, von 1792—1815!

Welche Möglichkeiten des Wieder-Aufbrennens, Wieder-Auflebens, oder auch des Wieder-Aufgezogenwerdens durch andere verrät uns gerade die historische Betrachtung. Pontus-Staats-Anläufe, an denen die Familie des Miltiades schon arbeitete, daran Mithridates zerbrach, die von Byzanz beinahe, von den Türken geraume Zeit völlig verwirklicht wurden, traten uns heute wieder als vorübergehende Möglichkeit entgegen, mit denen aber britische Sowjet-Politik sehr ernsthaft spielte, wie es der geistvolle Aufsatz von Dr. Karl Klinghardt: „Englands Ost-Mittelmeer-Interessen" nachweist. Da war es die vorübergehende Aussicht auf die Konstruktion von Küstenstaat-Bildungen um ganz Kleinasien, mit einem griechischen Pontus-Staat, die ernsthafte Geister beschäftigte. Das geopolitische Problem: Kaspi-See, Schwarzes Meer, Perser-Golf und Rotes Meer und Ost-Mittelmeer konnte, mußte in seinem Zusammenhang gezeigt werden, der so selten in Inner-Europa gesehen wird. Die Wiedererstarkung des kontinentalen türkischen Nationalismus zerschlug dann die Pläne. Aber wie lange?

Denn gerade die geschichtlich vorbetonte geopolitische Untersuchung zeigt uns hier überall an Meeresküsten eine absolute und relative Schnelligkeit der Entwicklungen, die zu Lande selten ist — wie im britisch-italienischen Mittelmeer-Zwischenspiel 1936 —, die mit dem Wesen der Macht zur See zusammenhängt. In dem Aufglänzen und Ende des Seereichs von Hawaii z. B. (wie es die

Digitized by Google

Geopolitik des Pazifischen Ozeans schildert) zeigt sich eine verblüffende Probe, aber auch in dem jähen Wechsel der Lagengunst in politischem Licht und Schatten auf der Bahama-Gruppe, den Galapagos — (die heute in jeder Kriegslage der Vereinigten Staatenflotte vorkommen). Aber auch von Helgoland, von Hela vor den Toren der deutschen Wasserkante erlebten wir jähe Umwertung, wie in der Bedeutung von Tsushima, von Yezo vor den Toren Japans, das heute die dritte Seemacht der Erde ist und das noch vor einem Menschenalter eine Flotten-Republik Yezo, im südamerikanischen Republikenstil, erlebte, das vor einer dauernden russischen Besetzung von Tsushima zitterte (dort, wo 1905 von 38 Fahrzeugen einer Russen-Armada 30 sanken oder japanisch wurden, 6 in fremde Gewahrsame gerieten). So schnell schwankt in der Seegeschichte die Waage! —

Man vergleiche nur etwa die Schilderung des Pazifischen Ozeans von Wilczeck und Weule von 1900 mit meiner Pazifischen Geopolitik in der 2. Auflage von 1928, der 3. von 1937, oder die deutsche Ostseestellung nach Kirchhoff vor 1914 mit dem zerbrochenen baltischen Strand von jetzt, etwa im Lichte der neueren polnischen Ostsee-Literatur!

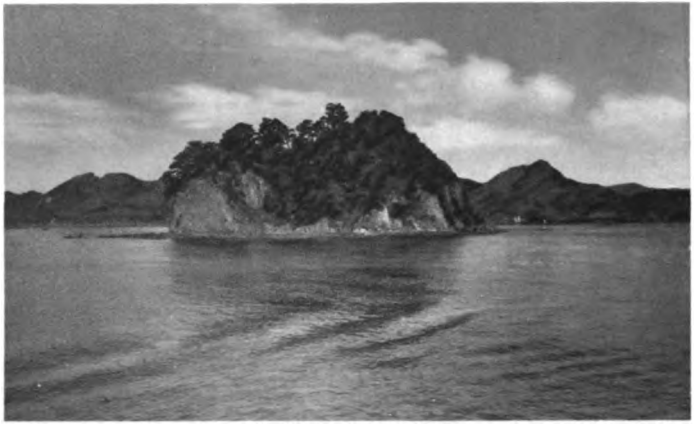
Die bei solchen Forschungen überall beklagte Nachrichtenleere zwischen der historischen Archivbenutzbarkeit — die eben zumeist doch erst da beginnt, wo das Prestige von Lebenden nicht mehr geschont werden muß — und dem gleichfalls selten ganz auf die letzte Form zu bringenden Aufnahme-Bestand der politischen Geographie des Tages zeigt eine Lücke gerade im wichtigsten Tatsachenbestand der Zeitgeschichte, da, wo sie und die Erdkunde sich aneinanderfügen müßten. Natürlich besteht eine starke „Tendenz", Wunsch und Zug zu ihrer Ausfüllung. Dafür aber sind wir auf Zeitungen und Zeitschriften, auf persönlich zu erschließende Quellen, bestenfalls die Methode der europäischen Gespräche, rasche Publikation meist appretierter Zeitdokumente angewiesen. Möglichst einwandfreie Feststellung des Macht- und Rechts-Bestandes gegenüber Meeresteilen und Meeren in genetischer Behandlung ist uns schon deshalb ein wirkliches Bedürfnis der Macht und Wirtschaft vor allem, aber auch der in langsameren Wellen schwingenden Kultur.

Man denke nur an die Wertschwankungen in allen drei „Milieus", in Kultur, Macht und Wirtschaft, die ein Küstenstützpunkt, wie Wladiwostok, innerhalb der kurzen Zeit von 1859 bis heute, Singapore innerhalb eines Jahrhunderts, die Ostasiatischen Hafen-Kolonien, Shanghai, Hankau, Tientsin, Dalny-Dairen, die Gegenstände fast aller Stützpunktfragen, wie Kiautschou, von 1914—1923 erfahren haben! Für einen Betrieb, wie ihn unsere Schulgeschichte pflog, reichte das Unterrichtsziel in der Regel für alle miteinander nicht mehr; die Schulgeographie kam den Veränderungen nicht nach, sie verzeichnete sehr oft noch verfallene Godowns, wo Weltemporen

Digitized by Google

Nr. 97 Yokohama

Nr. 96 Hafen von Dairen



Nr. 99 Einfahrt in den Hafen von Nagasaki

Nr. 98 Hafen Shibaura

Digitized by Google

Nr. 100 Leuchtturm auf Sumatra

Auch die Küſten des fernen Oſtens befinden ſich in voller Technifierung, wenn dieſe gelegentlich auch noch in den Anfängen ſteckt

Nr. 101 Chineſiſcher Leuchtturm

Digitized by Google

ſtanden, und Seeburgen, wo längſt alles entwaffnet war; mare clausum, wo es inzwiſchen geöffnet — freies Meer, wo es geſperrt wurde.

Daraus erhellt, wie wichtig es auch für die momentan dort Machtloſen wäre, wenn eine lückenloſe Übergabe des geſchichtlichen Tatbeſtandes an die Tagespolitik längs der geopolitiſchen Konſtanten und Leitlinien auch in Seeräumen ſtattfinden könnte.

Denn ſchließlich iſt die feine Scheidung, wann die Zeit *für*, wann ſie *gegen* Zuſtände arbeitet (Oſt-Mittelmeer; Ferner Oſten), wann ein Buchſtabenrecht zu Raum-Unrecht wird, das die Natur mit ihrer ganzen Kraft zerſtörend gegen ſich hat, wann eine juriſtiſch noch feſtgelegte, wohl paragraphierte Statik dynamiſch völlig unhaltbar wird, auch gegenüber Meeresräumen nur durch eine *Syntheſe* von der Raumwiſſenſchaft, der Erdkunde her, von der Zeit-Wiſſenſchaft, der Geſchichte aus und von den Ordnungswiſſenſchaften der Statiſtik, der Staats- und Volkswirtſchaft, der Soziologie herauf erkennbar.

Jede für ſich *allein* läuft Gefahr, irgendeine ganz weſentliche Komponente zu überſehen, außer acht zu laſſen, und ſo zu ganz unhaltbaren, wiewohl von ihrem engen Standpunkt unanfechtbaren Schlüſſen zu gelangen. Das Verkennen einer nachgebenden blauen Tonſchicht genügt aber genau ſo, um einen ſchiefen Turm zum Einſturz zu bringen, wie das Aufſetzen-Wollen des zweiten Stockwerkes vor dem erſten oder falſche Feſtigkeitszahlen bei der Berechnung von Tragteilen. Daher der Ruf nach Zuſammenarbeit in geopolitiſcher Betrachtungsweiſe! — auch für die Meere.

Digitized by Google

XVIII

Ozeanopolitische Synthese aus Erdkunde und Geschichte

Wie sehr gerade die praktischen Fälle der Tagespolitik die Notwendigkeit geopolitischer Synthese zwischen landeskundlicher und historischer Betrachtung erweisen, die wir in Kap. XVI und XVII absichtlich getrennt geführt haben, das läßt sich besonders deutlich zeigen, wenn man in großen, zusammenfassenden Gruppen die Geopolitik der höhen- (niveau-) gleichen und Schleusen-Kanal-Ideen der Geopolitik natürlicher, wichtiger Wasserstraßen, der sogenannten Hochstraßen der See gegenüberstellt. Es zeigt sich weiter, wenn wir zuerst die flüssigen Staats-Kernzellen an sich untersuchen[1]) und dann den Gestaltungs-Zug zu meerumspannenden Reichsbildungen verfolgen, der aus solchen Umrandungen, aus der Beherrschung kleinerer flüssiger Kernzellen entsteht, bis zu einer Auswirkung, wie das Umrandungs-Ziel (nach Dix und Wütschke) am Indischen Ozean, oder der „Quadrilateral"-Vorbau der Vereinigten Staaten in den Pazifik und ihre Stellung im amerikanischen Mittelmeer (nach Bowman und Mahan).

Damit tritt dann — aus länderkundlicher und historischer Synthese meist lang vorher empirisch, dann erst bewußt erzeugt — ein ganz anderes verfeinertes Verständnis für Meerverbindung im ozeanisch veranlagten oder erzogenen Menschen wie Staat zutage; bei Bildungen, wie den frühen Malaienstaaten, den Araber-Reichen des nördlichen Indischen Ozeans, an den Stellen, wo man heute zwischen ägyptischer, Indus- und sumerischer Kultur die Entstehung der Schiffahrt vermutet.

Dieses Synthese-Gefühl aus Meeres-Kunde und geschichtlichem Erleben mit dem Meer, als See-Gefühl, man findet es wieder in den Lebensformen der Angelsachsen und Normannen, der Japaner (wie es erst jüngst Admiral Sakamoto in seinen Hinweisen auf die Verwandlung der Japan-See in einen japanischen Teich verriet).

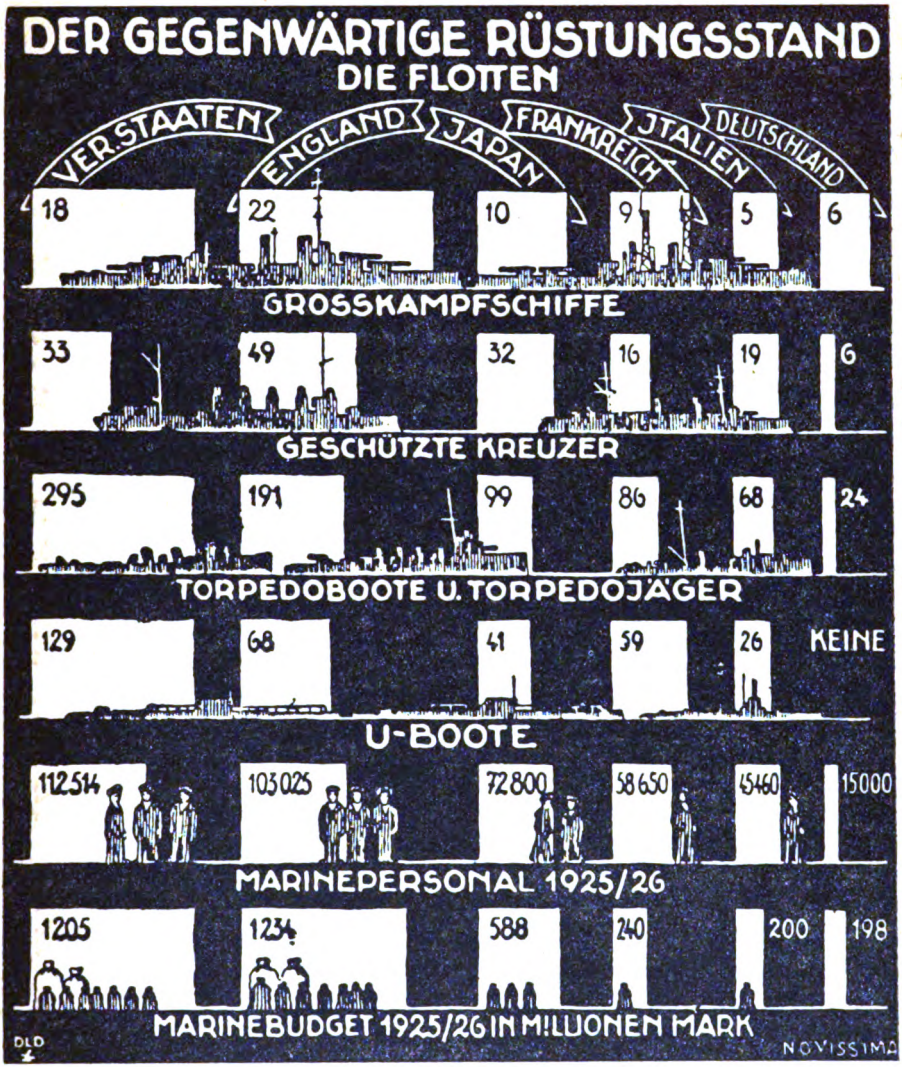
In größter Steigerung läßt sich dann eine immanente Geopolitik des Zutritts-Instinkts zum Weltmeer und seiner Rückwirkung auf einen raumwachen,

---

[1]) Z. B. Marmara-Meer, Japanische Inlandsee einst, Japan-See heute, Ost-Nordsee verbindende Gewässer, Kanal, Irische See mit Georgs- und Patrick-Kanal, Adria und ihre Lagunen einst und heute.

Digitized by Google

hellsichtigen oder einen raumblinden, raumfremden, traumhaften Zustand der Volksseelen dem Meer gegenüber erkennen; nur aus dem Wachsein, Träumen



Nr. 54 Der gegenwärtige Rüstungsstand. Die Flotten

(Aus Militär-Wochenblatt 20, 1927 und Bilder aus Politik und Wirtschaft Nr. 633, 1927 Verlag Mittler & Sohn, Berlin)

oder Fehlen des See-Instinkts erklären sich solche säkulare Vorgänge, wie einerseits der See-Zutritts-Verlust der Chinesen und Deutschen, von mehr

Digitized by Google

als 17000 km auf 7100, von mehr als 5000 km auf wenig über 1000 km, der Rückbau von Rußlands pazifischem Reich und Ostseerand – und andererseits Japans und der Vereinigten Staaten Vorbau am Pazifik von wenig über 20000 km auf 27000, dann auf über 42000 (Japan) – 52000 Küsten-Kilometer; oder von roh 2600 (1783) auf 22700 km des eigentlichen Kernkörpers; mit kanadischer See, Alaska, Philippinen, Hawaii aber weit über das Dreifache des heutigen Europa (grob, im Umriß über 30000 der Haupt-Raumkörper in gerader Begrenzung) – mit Einzelformen sicher über 90000 km!

Die Darstellung des Küstenzutritts – (die freilich gleich wieder von Erläuterungen verkehrsfreundlicher und verkehrsfeindlicher Küsten, vor allem der Hafenleistung begleitet sein müßte) – ist eine von den wenigen Stellen, wo sich die Schwierigkeit der graphischen Darstellung geopolitischer Seegeltungszustände überwinden läßt durch Maß und Zahlen, graphische Festlegung, durch die Ausdrucksmittel der Statistik, die natürlich den Entwicklungen noch viel hilfloser und unsuggestiver gegenüberstehen als den Zuständen. Man betrachte nur etwa die so sehr landläufigen Tabellen und Diagramme von Flottenrüstungen, wie sie z. B. „Politik und Wirtschaft“[1]) und nach ihnen, aber mit einer berechtigten Kritik, das „Militär-Wochenblatt“[2]) gebracht haben! Was bewies damals ein relativ breiter weißer Streifen für sechs deutsche Schlachtschiffe, wenn man weiß, daß jedes von ihnen, längst überaltert, durch einen einzigen Schuß von „Lord Nelson“ oder „Rodney“ wie ein Glas zerspellt werden konnte; oder was sagten 49 geschützte britische Kreuzer gegen nur 33 amerikanische oder 32 japanische, wenn sie diesen, wie lahme Enten, zum größten Teil nicht nachlaufen konnten und viel schwächere Bestückung trugen!

Noch hilfloser als der Erfassung geopolitischer Tatsachen zur See und historischer Tatsachen-Reihen steht die Statistik allein natürlich der Raumwirkung geopolitischer Ideen gegenüber, die dennoch eine Wirklichkeit ist, von sehr flächenbeschränkten Meeresteilen und schmalen Kanalspiegeln bis zur mediterranen oder „Oceana“-Idee, die wir noch gedrängt behandeln wollen. Erfaßt man aber solche Ideen nicht, so kann es immer wieder begegnen, daß man vor Überraschungen gestellt wird, wie sie Ratzel und Richthofen zugaben, als der eine 1895 die „Bildung eines neuen großen Inselreiches“ als Novum verzeichnete, das doch schon anderthalb Jahrtausende am Platz war, nur als solches nicht gesehen wurde, und als der andere 1903 verkündigte: „Nie ist bei einem Volk so unvermittelt latente Energie in kinetische umgewandelt worden!“ Das Entscheidende ist eben, daß man das ungefähre Maß vorhandener

[1]) Politik und Wirtschaft, 1927, Nr. 633.
[2]) Militär-Wochenblatt, 1927, Nr. 20.

Digitized by Google

latenter Energie auch bei ungewohnten Einstellungen, des Kontinentalen gegenüber dem Ozeanischen, des Ozeanischen gegenüber dem Kontinentalen z. B. beurteilen kann. Hier steht Statik wider Dynamik, wenn man die Frage auf ihre letzte Form bringt!

Auch von den „Alliierten und Assoziierten Mächten", namentlich ihren marinen Teilen, ist doch die Widerstandskraft der Zentralmächte zu Lande weit unterschätzt worden; manche hätten sich vielleicht den Einkreisungsvorgang zweimal überlegt, wenn sie sich klar darüber geworden wären, daß sein Ergebnis sie die eigene ozeanische, mindestens indo-pazifische Weltstellung gleichfalls kosten würde. Warum sah ein Mann wie Kitchener voraus, was seine ganze heimische Regierung nicht erkannte?

Warum stand ein Mann wie Palmerston als geschichtliche Erscheinung der Idee des Suezkanals ablehnend gegenüber? Weil er voraussah, daß sie in ihrer letzten Auswirkung über die Kraft des großbritannischen Mutterlandes gehen werde, es in unberechenbare kontinentale Bahnen fortreißen würde, wie er noch in seinen letzten Tagen schrieb?

Wie selten aber eben das Beherrschen schon der bloßen länderkundlichen und historischen Synthese ist, das zeigt gerade die Geopolitik der Kanalideen. Noch deutlicher wird die Unzulänglichkeit, wenn noch volkswirtschaftliche, staatswissenschaftliche Irrtümer und Verblendungen durch Doktrinen hinzukommen. Gerade die Geschichte der Hemmungen von Kanal-Ideen ist deshalb im Zusammenhang mit ihren Baugedanken besonders lehrreich.

Gerade England z. B. bekämpfte — im Besitz vorzüglicher natürlicher Wasserwege, die durch Kanäle leiden oder kraftlos werden könnten — einige der größten und wichtigsten Kanal-Ideen: Suez, Panama, Midi, Nord-Ostsee lange Jahre erfolgreich, hintertreibt den Kanalgedanken durch den Isthmus von Kra nördlich Singapore noch heute. Auch bei den Hemmungen greifen Erdkunde und Geschichte unscheidbar ineinander. Der feste Irrglaube an den Niveau-Unterschied zwischen Rotem und Mittelmeer, obwohl es bereits einen historischen Niveau-Kanal gegeben hatte, ist als Hemmnis im historischen, ursprünglich von Mitteleuropa aus vorgetragenen Ablauf des Suezkanalbaues ohne naturwissenschaftliche Beleuchtung ganz unverständlich. Das Ringen zwischen Panama- und Nicaragua-Idee ist ohne die Einwirkung des Vulkanismus auf die zweite nicht zu begreifen — obwohl nun die Tektonik am Culebra-Einschnitt reichlich ebenso unliebsam fühlbar wird und Nicaragua als Entlastungsidee heute wieder in den Vordergrund tritt wie die sieben andern Verbindungen, die Humboldt angab.

Wenn General v. Mierka[1]) für zwei wichtige neuere Kanalideen, für den Ausbau des Kanals du Midi in Südfrankreich — (zur Ersparung des Weges

[1]) Münchener Neueste Nachr. Nr. 351, 1927.

Digitized by Google

Brest—Corunna—Lissabon—Gibraltar—Tanger ins Mittelmeer, zur Mattsetzung der britischen Gibraltar-, der italienischen San Bonifacio-Straße mit der befestigten Maddalena-Insel — und für den Entlastungs-Neubau des Nicaragua-Kanals zu dem 1940 schon wahrscheinlich den Verkehr nicht mehr bewältigenden Panamakanal den an sich suggestiven Ausdruck prägt, sie seien „Angstkanäle", so ist gewiß etwas Wahres daran; aber dann ist sicher auch der Nord-Ostsee-Kanal gleichfalls ein solcher gewesen — wenn man Kanäle, die, wie jener oder wie der Nicaraguakanal, Seestrecken von 1200 km einsparen, so nennen kann, bloß deshalb, weil sie Flottenstreitkräfte in der Wirkung verdoppeln oder auch ihnen als Not-Röhren dienen können.

An sich sind, nach dem Beispiel der andern großen See-Kanäle, die 191 m Höhe des Passes von Naurouse sicher überwindbar; und es wäre originell, wenn gerade dieser Kanal, auf 1950 Millionen Frank geschätzt, auf Reparationsfonds zustande gekommen wäre, wie ein französischer Anlauf versuchte, der eben auch nur aus geschichtlichen Entwicklungen[1]) in seiner geopolitischen Idee verständlich ist, aus länderkundlichen Bedingungen zugleich (Wasserhaltung der Paßhöhe).

Der Nicaragua-Weg umfaßt 300 km gegen die nur 75 des Panamawegs; beide gehen durch Seen, der erste durch einen natürlichen, aber über die scharfe Gefällstufe des San-Juan-Flusses, der zweite durch den künstlichen Gatunsee; aber seine Achillesferse liegt im Süden, an den immer noch quellenden jungvulkanischen Gebirgen, die erst 1926 bei einem Erdbeben, das auch Panama beschädigte, mehrere hohe Quellungen im Kanalbett verursacht haben, so daß tatsächlich eine Katastrophe — wie auch das japanische Beben von 1923 eine war — die ganze Kanalleistung der amerikanischen Flottenverbindung in entscheidenden Wochen in Frage stellen könnte. Ein Parallelkanal ist also einfach ein Sinnzeichen geopolitischer Vorbeugungskunst: bei dem pazifischen Küsten-Aufbau gewiß noch mehr berechtigt als bei dem atlantischen.

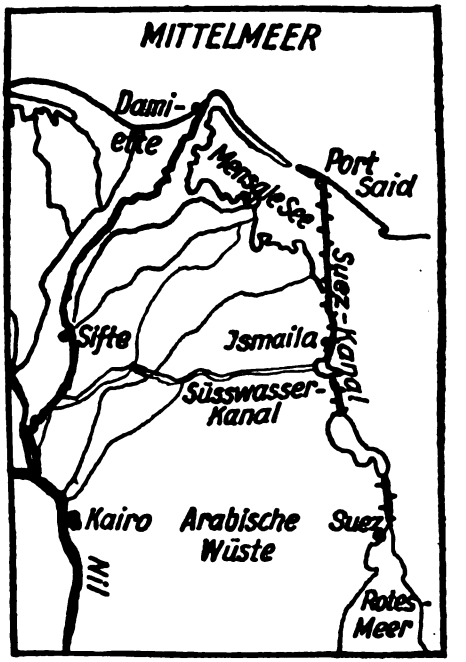
Wer vom Bootsdeck eines großen Überseedampfers die winzige blaue Wasserstraße überschaut, die sich südlich Port Said zwischen den gelben, braunen und rötlichen Farbentönen der Wüste hinzieht, oder selbst die etwas weitere der Bitter-Seen — in die uns aus dem Schleichen zwischen den empfindlichen Kanalböschungen ein jähes Auffrischen der Geschwindigkeit hineinführt — dem kommt zwingend zum Bewußtsein, wie ungeheuer die Bedeutung

[1]) Seit Riquet de Caraman Ende des 17. Jahrh. den Kanal du Midi baute, Ducloerc 1876, Dingler 1895, 1896 und jüngst Admiral Degouy daran arbeiteten, und das viertägige italienische, das gleichlange französische Flottenmanöver um Korsika weiter daran schuf.

Digitized by Google

einer so schmalen Wasserbahn, im Verhältnis zu weiten Ozeanstrecken ohne Namen und ihre politische Beschwerung, rein durch die Geopolitik übersteigert ist.

Er versteht auch, warum eine zunehmende Neigung bei zusammenfassenden Werken besteht, das „Wasser des Festlandes", bei dem sich doch eine Menge Erscheinungen der Geopolitik des Meeres in Miniatur wiederholen, dem „Meer" anzuschließen und nicht als Verlegenheiten beim Festland unterzubringen, wie zumeist Flüsse und Seen. Denn schließlich zeigen doch viele Inselstadtgründungen im Kleinen dieselben geopolitischen Erscheinungen wie der randständige oder küstenferne Inselstaat im Großen, und Flußmündungs-Geopolitik ist von litoraler nicht zu trennen; auch die großer binnenländischer Meer-Verbindungen nicht.



Nr. 55 Der Suezkanal

Betrachten wir die relativ so kleinen Raumzahlen der See-Kanal-Geopolitik mit denen natürlicher Meerengen und Straßen vergleichend, so stehen in der uns Deutsche am nächsten angehenden Nord-Ostsee-Verbindung der Nord-Ostsee-Kanal (mit 98,6 km Länge, 44 m Breite, 11 m Tiefe) neben Großem Belt (60 km Länge, 16—30 km Breite, 16 m Tiefe), Kleinem Belt (52 km Länge, 0,7—15 km Breite, 10—25 m Tiefe) und Sund (70 km Länge, 4,5 km Breite, 7,8 m Tiefe); also immer schmales, aber sicheres, gleichmäßig tiefes Fahrwasser ohne Gefechtsraum gegen breitere, wechselnde, aber ungleich tiefe, von Strömungen weiterhin erschwerte Entwicklungen — die wenigstens als Kampf-Räume schon in Betracht kommen. Dieser Gegensatz geht durch: der künstlichen Mittelmeer-Öffnung des Suezkanals (166 km Länge, 45 m Breite, 11—12 m Tiefe), mit der Zwischenschaltung der Bitterseen, der Vorlagerung von Bab el Mandeb steht der Dardanellen-Zug (rund 60—65 km enger Fahrt in der Länge, 5,5—1,33—2,2, 6 km in der Breite), ausreichend tief, stark überhöht (216—308 und 375 m), 8 km Stunden-Strömung — sehr fluß- und kanalartig, oder der von Imhoff

Digitized by Google

Brest—Corunna—Lissabon—Gibraltar—Tanger ins Mittelmeer, zur Mattsetzung der britischen Gibraltar-, der italienischen San Bonifacio-Straße mit der befestigten Maddalena-Insel) — und für den Entlastungs-Neubau des Nicaragua-Kanals zu dem 1940 schon wahrscheinlich den Verkehr nicht mehr bewältigenden Panamakanal den an sich suggestiven Ausdruck prägt, sie seien „Angstkanäle", so ist gewiß etwas Wahres daran; aber dann ist sicher auch der Nord-Ostsee-Kanal gleichfalls ein solcher gewesen — wenn man Kanäle, die, wie jener oder wie der Nicaraguakanal, Seestrecken von 1200 km einsparen, so nennen kann, bloß deshalb, weil sie Flottenstreitkräfte in der Wirkung verdoppeln oder auch ihnen als Not-Röhren dienen können.

An sich sind, nach dem Beispiel der andern großen See-Kanäle, die 191 m Höhe des Passes von Naurouse sicher überwindbar; und es wäre originell, wenn gerade dieser Kanal, auf 1950 Millionen Frank geschätzt, auf Reparationsfonds zustande gekommen wäre, wie ein französischer Anlauf versuchte, der eben auch nur aus geschichtlichen Entwicklungen[1]) in seiner geopolitischen Idee verständlich ist, aus länderkundlichen Bedingungen zugleich (Wasserhaltung der Paßhöhe).

Der Nicaragua-Weg umfaßt 300 km gegen die nur 75 des Panamawegs; beide gehen durch Seen, der erste durch einen natürlichen, aber über die scharfe Gefällstufe des San-Juan-Flusses, der zweite durch den künstlichen Gatunsee; aber seine Achillesferse liegt im Süden, an den immer noch quellenden jungvulkanischen Gebirgen, die erst 1926 bei einem Erdbeben, das auch Panama beschädigte, mehrere hohe Quellungen im Kanalbett verursacht haben, so daß tatsächlich eine Katastrophe — wie auch das japanische Beben von 1923 eine war — die ganze Kanalleistung der amerikanischen Flottenverbindung in entscheidenden Wochen in Frage stellen könnte. Ein Parallelkanal ist also einfach ein Sinnzeichen geopolitischer Vorbeugungskunst: bei dem pazifischen Küsten-Aufbau gewiß noch mehr berechtigt als bei dem atlantischen.

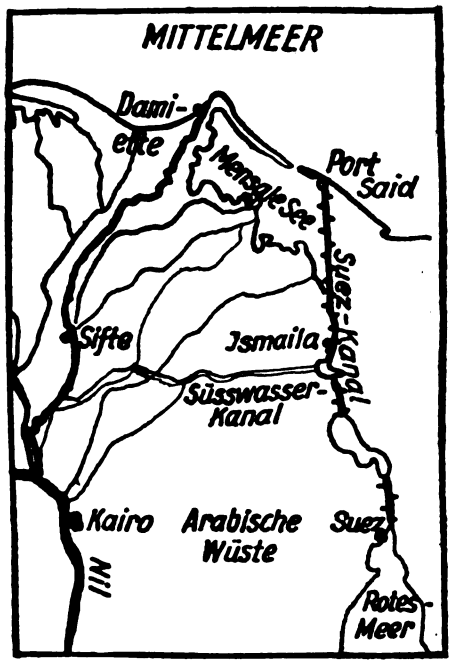
Wer vom Bootsdeck eines großen Überseedampfers die winzige blaue Wasserstraße überschaut, die sich südlich Port Said zwischen den gelben, braunen und rötlichen Farbentönen der Wüste hinzieht, oder selbst die etwas weitere der Bitter-Seen — in die uns aus dem Schleichen zwischen den empfindlichen Kanalböschungen ein jähes Auffrischen der Geschwindigkeit hineinführt — dem kommt zwingend zum Bewußtsein, wie ungeheuer die Bedeutung

[1]) Seit Riquet de Caraman Ende des 17. Jahrh. den Kanal du Midi baute, Ducloerc 1876, Dingler 1895, 1896 und jüngst Admiral Degouy daran arbeiteten, und das viertägige italienische, das gleichlange französische Flottenmanöver um Korsika weiter daran schuf.

Digitized by Google

einer so schmalen Wasserbahn, im Verhältnis zu weiten Ozeanstrecken ohne Namen und ihre politische Beschwerung, rein durch die Geopolitik übersteigert ist.

Er versteht auch, warum eine zunehmende Neigung bei zusammenfassenden Werken besteht, das „Wasser des Festlandes", bei dem sich doch eine Menge Erscheinungen der Geopolitik des Meeres in Miniatur wiederholen, dem „Meer" anzuschließen und nicht als Verlegenheiten beim Festland unterzubringen, wie zumeist Flüsse und Seen. Denn schließlich zeigen doch viele Inselstadtgründungen im Kleinen dieselben geopolitischen Erscheinungen wie der randständige oder küstenferne Inselstaat im Großen, und Flußmündungs-Geopolitik ist von litoraler nicht zu trennen; auch die großer binnenländischer Meer-Verbindungen nicht.



Nr. 55 Der Suezkanal

Betrachten wir die relativ so kleinen Raumzahlen der See-Kanal-Geopolitik mit denen natürlicher Meerengen und Straßen vergleichend, so stehen in der uns Deutsche am nächsten angehenden Nord-Ostsee-Verbindung der Nord-Ostsee-Kanal (mit 98,6 km Länge, 44 m Breite, 11 m Tiefe) neben Großem Belt (60 km Länge, 16–30 km Breite, 16 m Tiefe), Kleinem Belt (52 km Länge, 0,7–15 km Breite, 10–25 m Tiefe) und Sund (70 km Länge, 4,5 km Breite, 7,8 m Tiefe); also immer schmales, aber sicheres, gleichmäßig tiefes Fahrwasser ohne Gefechtsraum gegen breitere, wechselnde, aber ungleich tiefe, von Strömungen weiterhin erschwerte Entwicklungen – die wenigstens als Kampf-Räume schon in Betracht kommen. Dieser Gegensatz geht durch: der künstlichen Mittelmeer-Öffnung des Suezkanals (166 km Länge, 45 m Breite, 11–12 m Tiefe), mit der Zwischenschaltung der Bitterseen, der Vorlagerung von Bab el Mandeb steht der Dardanellen-Zug (rund 60–65 km enger Fahrt in der Länge, 5,5–1,33–2,2, 6 km in der Breite), ausreichend tief, stark überhöht (216–308 und 375 m), 8 km Stunden-Strömung – sehr fluß- und kanalartig, oder der von Imhoff

Digitized by Google

Pascha[1]) trefflich geschilderte Bosporus (30–38 km Länge, 0,5–1 km, an der breitesten Stelle bei Büjükdere 3,2 km Breite; 30–60 m im Durchschnitt, 120 m Maximaltiefe; mit 6–9,5 km Stundenströmung) am meisten kanalähnlich als geopolitisches Objekt gegenüber. Auch der Kanal von Korinth steht geopolitisch unter ähnlichen Zeichen, wie ein steil und tief eingerissener, seismisch gefährdeter Flußlauf mit seeartiger westlicher Fortsetzung. Anders die meeresteilartige – durch andere als See- oder Luftstreitkräfte nicht mehr absperrbare – Gibraltar-Straße, wie sie Jessen zeichnet, mit 37 km Länge, 21 km Breite, einer Durchschnittstiefe von 300 m, mit dem völlig veralteten, viel zu kleinräumigen Gibraltarfelsen als historischer Zentralstaffage, aber von der viel größeren geopolitischen Frage von Tanger und Marokko umwittert, vom Wunschtraum des Soergelschen Panropa-Problems abgedämmt.

Nr. 56 Die Dardanellen

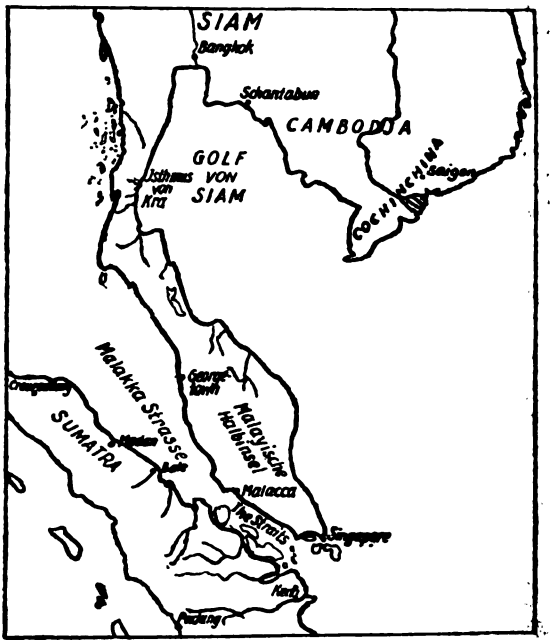
Nr. 57 Der Bosporus

Bei der wenig tiefen, 75–100 km weiten Beringstraße überwiegt die physische Schwellenbedeutung; die geopolitische liegt ganz in dem Inselkranz der Alëuten, in Dutch-Harbour und den Kommandeur-Inseln, sowie an der Küste von Kamtschatka und bei deren Stoß auf die japanischen Kurilen, also in den Inselgirlanden.

[1]) Petermanns Mitteilungen 1915, S. 224.

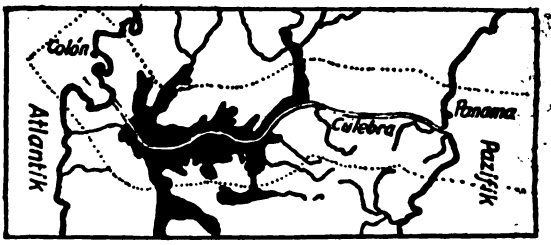
Digitized by Google

Anders steht es mit den wichtigen Seestraßen und Kanalideen, die an den Vorsprung der Südostspitze Asiens anknüpfen, da, wo die Malaienhalbinsel ein halbinsulares Übergangsgebiet zu Insulinde herstellt, und an ihrer Südspitze den Zentralhafen dieses Gebietes unter britischer, nicht niederländischer Flagge enthält.



Nr. 58 Der Isthmus von Kra

An dieser wichtigen Wendeflagge des Überseeverkehrs führt die alte Sunda-Straße – (nur 80 km lang, 82 km breit, 50–60 m tief, aber leider durch die Vulkaninsel Krakatau zuweilen den unliebsamsten Unterbrechungen ausgesetzt) – ins Herz des niederländischen Inselreichs zwischen Java und Sumatra durch, die Malakka-Straße (Straits schlechtweg) als Engweg (etwa 700 km lang auf weite Strecken, aber zwischen britischem und niederländischem Gebiet, unter Kanonenschußweite-Breite 50 m tief) an die weit südlich auslangende Empore, so daß ein Durchstich der Landenge von Kra vier Tage Fahrt sparen und vor allem den heutigen Endstützpunkt sehr entwerten würde. Geopolitisch klar ist also, warum Frankreich, Japan und Siam den Durchstich wünschen, England ihn ebenso hemmt, wie es früher zu Palmerstons Zeit den Suez-Kanal und später, durch den Clayton-Bulwer-Vertrag, den Panama-Kanal hinderte. Die in Kra zu überwindenden Höhen (76 m) sind bescheiden, nicht an den Culebra-Einschnitt an Schwierigkeit heranreichend; die ganze Landbreite beträgt



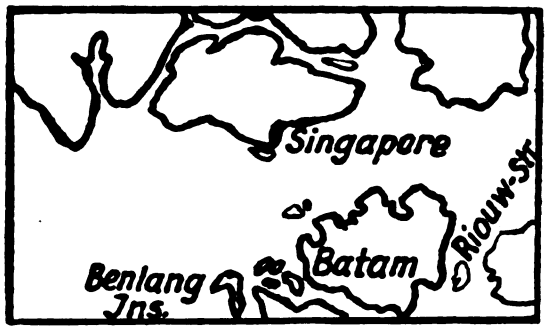
Nr. 59 Der Panamakanal
..... Kanalzone ■ Gatunsee

Digitized by Google

50 km; die staatsrechtliche Zuständigkeit Siams wäre unbestreitbar gewesen.

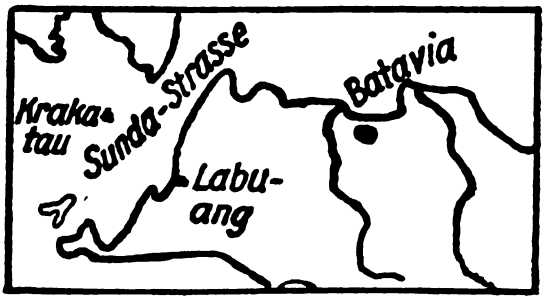
Eine außerordentlich bedeutsame Lage würde die latente Geopolitik dieser Seestraße in spe enthüllen, wenn amerikanisches und chinesisches Kapital sich einmal, hinter dem zur Zeit interessierten skandinavischen, der hier noch schlummernden Aufgabe zuwenden sollte.

In diesem Falle würde zu den vielen wichtigen indo-pazifischen Verbindungen im Bereich der Monsunländer die wichtigste, kontinental meistbelastete innere Linie treten: ein bedeutungsvoller geopolitischer Kurzschluß!



Nr. 60 Die Straße von Singapore

Ein Gewirr von Inseln und Buchten, Sumpf und Dschungel geben Singapore eine besondere Lagengunst



Nr. 61 Die Sunda-Straße

Wenn man die Geschichte der atlantisch-pazifischen Verbindungen prüft, so schiebt sich zwischen die so heiß umworbene Nordwest- und Südpassage an dem kaum entdeckten Weltteil vorbei eigentlich schon mit der Auffindung des mar del sur durch Balboa 1513 die zentralamerikanische Kanalidee. Sie wurde früh an die spanischen Könige herangetragen, von Columbus geahnt, von Cortez gefordert, vorübergehend durch die Magalhaes-Straße (250—350 km durch den ganzen Küsten-Insel-Bereich) und den sehr lebhaften, aber immer opferreichen Landverkehr über Panama aufgeschoben, von Humboldt schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts an neun Stellen für möglich gehalten, wozu die heute der Ausführung nächststehenden in Nicaragua (rund 280—300 km Kanal und See), der ausgeführte Panama-Kanal (75—83 km), die Tehuantepec-Eisenbahn (250 km) und die Atrato-Verbindung (nur etwa 40 km vom Strom) gehörten.

Das Ringen dieser Kanal-Ideen aber würde ein eigenes Buch füllen. Es ist von Regel, Beck, Lutz u. a. geschildert. Dabei standen in erster Reihe gegen

Digitized by Google

die kurze, nur 75—83 km umfassende Länge des wegen Landrutschungen und Schwellungen, künstlichem Gatun-See und Schleusen schwierigen Panama-Gedankens, die 280—300 km lange — allerdings see- und flußverkürzte vulkangefährdete Kanal-Entwicklung von Nicaragua — und die dem Zugriff der Vereinigten Staaten am meisten entzogenen, schon südamerikanischen Verbindungen des Atrato zum Pazifik — oft nur 40—50 km.

Wir betrachten nur noch das Wasserstraßenspiel um die beiden randständigen Inselreiche England und Japan, um uns durch deren „Reichsmeere" zur Betrachtung von flüssigen Reichskernzellen und ihrem Einfluß auf die Bildung meerumspannender Reichsgedanken hinführen zu lassen.

Nr. 62 Die Irische See

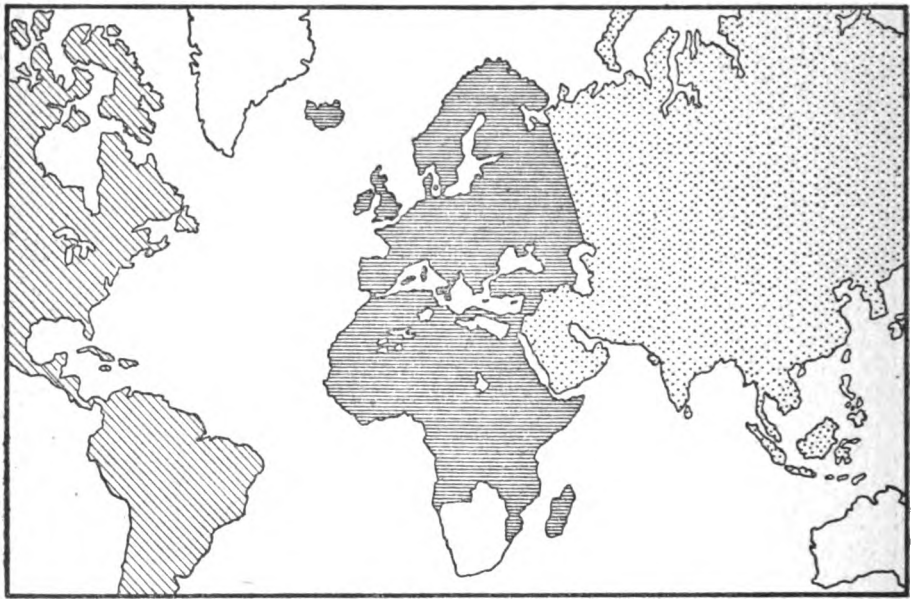
Da kommt vor allem der „Kanal" schlechtweg, die Straße von Dover und Calais, und der Georg-Kanal und Patrick-Kanal zwischen Großbritannien und Irland in Betracht. Der „Kanal" als geopolitisches Objekt kann nur durch historische und landeskundliche Synthese begrenzt, als Einheitsbegriff also geopolitisch gefunden werden: an seiner schmalsten Stelle 31 km breit und 40 m tief, endet er mit seiner eigentlichen Einschnürung mit dem suggestiven Cap Gris Nez westlich; man wird ihn aber geopolitisch bis zur Linie Cap La Hogue—Alderney und St. Albans—Portland fortführen müssen und kann das am historischen Geschehen weit besser als landeskundlich erweisen.

Viel wichtiger als eine Untersuchung des Kanals, so reizvoll sie wäre, ist uns aber für den geopolitischen Zusammenhang die Tatsache, daß es in der großbritannisch-irischen Gruppe von randständigen Inseln nie möglich wurde,

Digitized by Google

ein wirklich vertrauensvolles Zusammenwirken der an Größe so verschiedenen Inseln über die einzelnen Meeresstraßen hinweg zu williger Kooperation herzustellen, während das gleiche von einer flüssigen Kernzelle aus in den japanischen Inseln gelang.

So ist für die Reichsbildung die viel kleinere, gleichfalls durch drei Ausgänge wie die irische See mit raumweiteren ozeanischen Bildungen verbundene Inlandsee, von ganz anders zusammenführender Bedeutung geworden; ihre Idee konnte sich, als sie erfüllt war, auf die Japansee übertragen. So



Nr. 63 Panropa-Karte. (Nach Soergel)

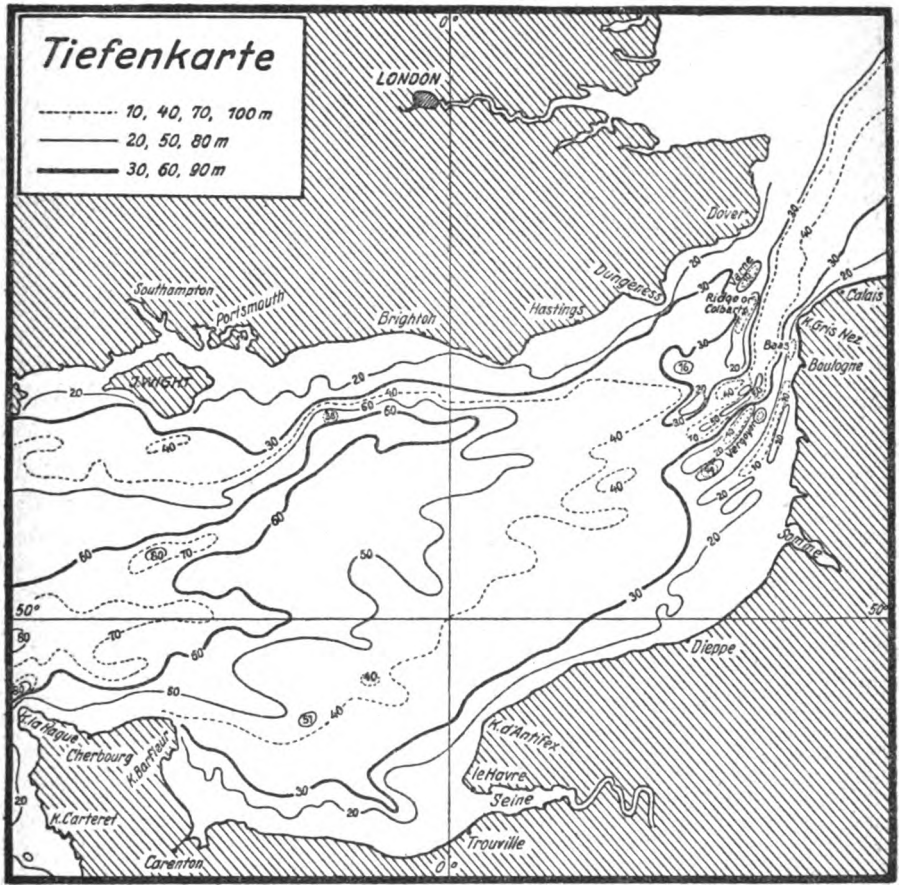
Soergel plant durch die Abdämmung der Straße von Gibraltar den Wasserzufluß in das Mittelmeer zu hindern und das dadurch zu einem Binnenmeer gewordene Mittelmeer soweit zu senken, daß zwischen Europa, Afrika und Asien feste Landbrücken entstehen. Gleichzeitig damit soll das alte Projekt der Sahara-Bewässerung in Angriff genommen werden

wurde das britische Seereich diffus, geht einer Entgliederung entgegen, aber das japanische hält seine meerumspannende Form und ist als litoraler meerumspannender Randtyp im Pazifik ein weit mehr zukunftssicherer Reichstyp geworden.

In den Einzelheiten betrachtet, sehen wir die Irische See mit einem kanalartigen, doppelt und außerdem durch zwei Kanäle geöffneten Nordzugang, dem Patrikkanal (140 km lang, Norden 20 km, Süden über 30 km Breite, 123–146 m tief) dort beiderseits von der angelsächsischen Rasse (Schottland, Nordirland-Ulster) festgehalten.

Digitized by Google

Aber der gleiche Abschluß gelang im Süden immer nur mit Gewalt, rang sich nie zu katastrophensicherer, freiwilliger Kooperation durch. So bleibt die schmale aber immer meeresteilartige, nie kanalmäßige Rinne des Georgskanals mit rund 180 km Länge, bei 80—90 km Breite an den schmalsten Stellen eine Lücke geringeren Widerstandes; und das dem kontinentalen



Nr. 64 Tiefenkarte aus einem Segelhandbuch des Englischen Kanals

Kraftfeld abgewandte, dem ozeanischen geöffnete Reichskernmeer des großbritischen Archipels entbehrt der Geschlossenheit, die der japanische an sich durchgängigere und schmalere Inselbogen besitzt. Die Inlandsee-Zugänge sind im einzelnen die Straße von Shimonoseki: 30 km Länge, 0,7 km breit (zwischen Eingangsleuchtfeuern), Gezeitenströmung bis 13,2 Stunden-km; Bungo-Nada: etwa 50 km Länge, und durch Inseln und Riffe unter-

Digitized by Google

brochen, 10 km breit; Ostzugang durch zwei schmale Rinnen Naruto und Akashi-Yura, nach dem doppelt gesicherten Busen von Osaka-Kobe ins alte Kultur-Landesherz führend, aber schon 44 km außerhalb der Naruto- und Yura-Straße gegen den Pazifik zu die geopolitische Sicherheit des Kanals zeigend (Einzelkarte von Yamasaki: Pet. Mittlg. 1902).

Zur Japansee aber führen von Süden her die altberühmte Wächterstraße von Tsushima, aus dem schon mindestens im Sinn von Murray als „barred off" zu bezeichnenden Küstenkorridor mit seiner Einschnürung der Formosa-Straße heran, von Osten die Straßen von Tsugaru (doppelengig) und von La Peyrouse-Soya (weiter gespannt) und der einzige nicht in japanischer Hand liegende, aber seichte Nordzugang durch den tatarischen Golf: eine praktisch schon oft gesperrte, leicht sperrbare und nur durch den japanischen Inselbogen der Kurilen vom freien Meer her zugängliche Seestraße.

Das japanische Reich mit seinen gerade den gefährlichsten Gegnern weit entgegengestreckten Fühlern in den Pazifik hinaus ist also tatsächlich einerseits ozeanischer, andererseits aber als ozeanische, meerumspannende Lebensform, wie schon Richthofen aussprach, fester gefügt als das Kernland des britischen Reiches; freilich von den ozeanischen Naturgewalten noch gewalttätiger umtost und umspielt als dieses. Die Straße von Korea oder Tsushima – (als seestrategisches „Défilé" rund 400 km lang und durchschnittlich 200 km breit mit der inmitten liegenden Doppelinsel –, einem idealen U-Boot- und Torpedoflotten-Stützpunkt – etwa den Dimensionen der Inlandsee-Depression entsprechend, also etwas durchaus dem ganzen Volk raumvertrautes) –, hat sich im Ablauf des historischen Geschehens als Reichspuffer schon vielfach erprobt und spielt eine durchaus ähnliche Rolle wie der Kanal in der britischen Reichsgeschichte, nur daß die Festlandbrücke Korea japanisch ist. –

An dieser Stelle brechen wir die später noch fortzuführende gleichläufige Betrachtung ab, um zunächst die kleinräumigeren, meerumspannenden Entwicklungen des romanischen Mittelmeeres und die schließlich daraus entspringende teilweise landeskundliche Einheit der Mittelmeerländer, dann die der Mittelmeere überhaupt zu betrachten. Der Grund, warum die japanische Reichsentwicklung als Beispiel häufig wiederkehrt, liegt nur darin, daß sie die Entwicklung von der flüssigen – durch Kanäle ozeanverbundenen – Reichskernzelle zu mediterranen Gestaltungen, meerumspannenden Reichsbildungen in immer größerem und größerem Rahmen bis zum Volleintritt in die pazifische, ozeanische Geopolitik ohne eigentlichen Sprung, evolutionär, an einem und demselben Reichskörper durchgemacht hat – ohne daß sie dabei jemals ein feindlicher Herrenwille bezwang, geschweige denn eroberte, wie England, Venedig, Athen, Rom und Byzanz; daß also nichts den gesetzmäßigen Ablauf des staatsbiologischen Experiments mit wesentlichen Eingriffen zu stören vermochte.

Digitized by Google

XIX

Einheit der Mittelmeerländer?

A. Das romanische Mittelmeer

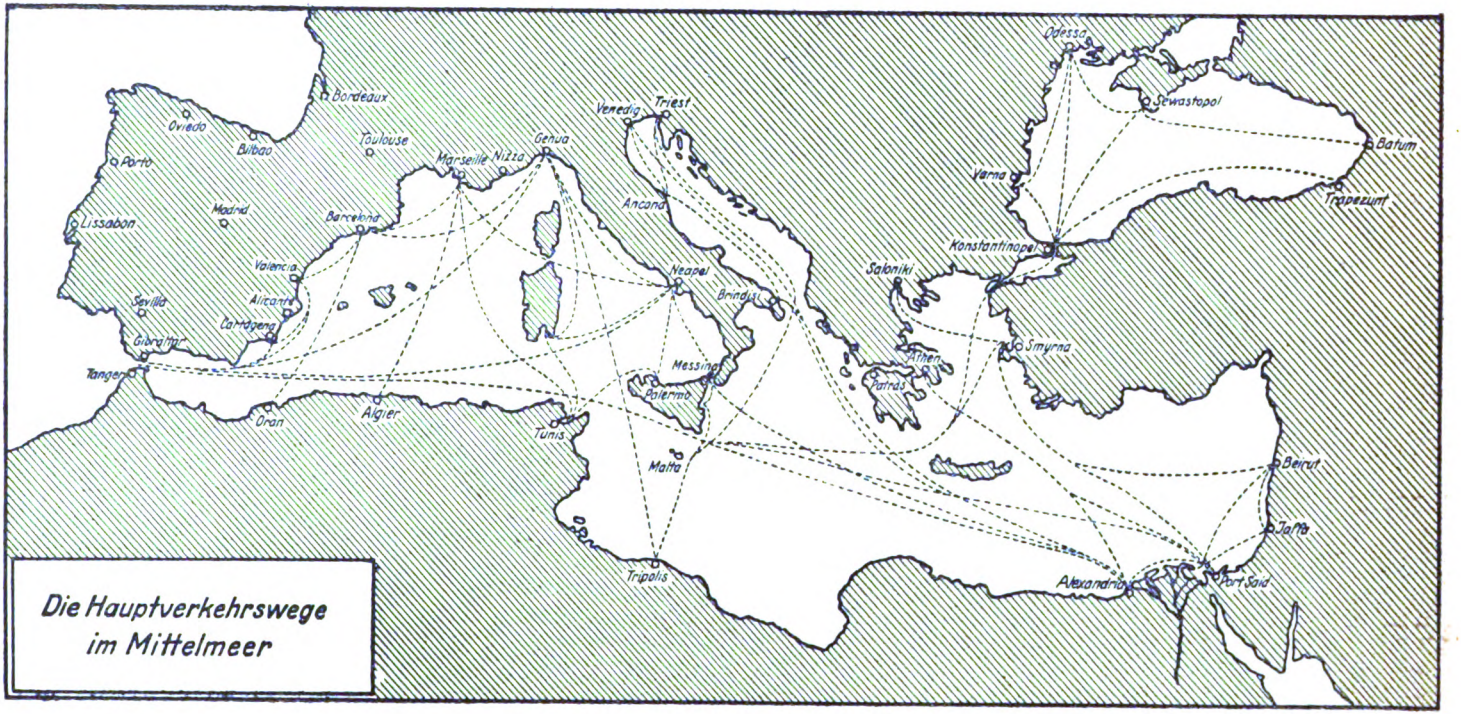
Aus Klimakarten geopolitische Schicksale ablesen und Prognosen stellen, ist eine verhältnismäßig neue Kunst, obwohl sich auch der geschichtlich Gebildete fast noch mehr als der erdkundlich Geschulte wundern mag, wenn man ihm zeigt, wie sich diese Kunst schon aus einer solchen Generalisierung wie Köppens Klimakarte üben läßt, warum es nicht längst geschah?

Warum blieben solche Studien, wie die von W. Krebs über die politische Kompetenz der Klimatologie aus den Jahren 1892 und 1895 fast unbeachtet? Warum blieb Hellpachs Versuch, die geopsychischen Erscheinungen in großem Stil in die Mitte der Diskussion zu rücken, so vereinzelt?

Nicht einmal aus den vielen guten geschichtlichen und thalassischen ozeanographischen Karten, die sich mühen, die thalassische Einheit der Mittelmeerländer aus unserer Auffassung von mittelmeer-zentrischer Weltgeschichte zu erweisen, tritt dieser geschichtlich erprobte Klima-Zweck-Verband so klar hervor, wie aus Köppens Klimakarte mit ihrer klug gewählten suggestiven grünen Farbe für das sommer-trockene typisch mediterrane Klima. Vielleicht steckt in dieser Wahl und der Farbenverteilung auch noch eine Auswirkung der mittelmeer-zentrischen Einstellung unserer ganzen Geschichtsbetrachtung, eine letzte Folge jener Zeit, in der die romanischen Mittelmeerländer eine schicksalbestimmende, suggestive Reichseinheit waren: unbestritten zwischen Aktium und der Römerreichsteilung in einen romanischen und hellenistischen Block – also vom 2. September 31 v. Chr. bis 395 n. Chr.!

Denn das ist der Kern des Problems innerhalb einer eigenen Behandlung der romanischen Mittelmeerländer, außerhalb als Vorläufer der allgemeinen Geschichte der Mittelmeere der ganzen Erde: die Tatsache, daß auf Grund der klimatischen und thalassischen Einheit die anthropogeographische, politische und wirtschaftliche um dieses Mittelmeer in einer bewußten Reichsbildung erreicht war und dann wieder zerfiel, daß sie in Neu- und Rückbildungen eine anthropogeographische, kultur-macht- und wirtschaftspolitische Zerteilung und

Digitized by Google



Nr. 65 Die Hauptverkehrswege im Mittelmeer

Digitized by Google

Zergliederung erfuhr, bis zu den pontischen Kontrasten und Reichsbildungen, die sie auf seitab führenden, von vornherein geopolitisch toten Geleisen erlebte.

Australasiatisches Mittelmeer und amerikanisches wurden im Anlauf zu ähnlichen Kulturkreis-Bildungen – die dort auf indo-malaiischer Basis weitergeschritten, hier über Randlandschaften (Maya) und Karaibenzüge (San Domingo, Cuba, Portorico) kaum hinausgekommen waren, von fremdbürtigen, ozeanopolitisch stärkeren Kräften. Islam, Iberern und dann anderen Euramerikanern überrascht. Das romanische Mittelmeer aber hat sich als staatenbildende Kraft voll auswirken können, das Experiment darin einmal ganz abrollen dürfen. Das lockt unwiderstehlich zur Wiederholung, namentlich Männer von des Duce Römer-Schnitt.

Betrachten wir den heutigen Zustand durch die – alle Versuche objektiver Schilderung brechenden – Lokalfarben hindurch genauer, so sehen wir die geopolitische Mittelmeerfrage von heute in arabisch-türkischer Islam-Aufmachung, in britischer, deutscher, französischer, griechischer, italienischer so völlig verschieden behandelt, daß wir uns keiner, augenblicklich noch mit Interessen der Kultur, Macht und Wirtschaft am Mittelmeer als Machtbühne beteiligten Darstellung unbesehen anvertrauen dürfen, selbst nicht einer so monumentalen weltgerühmten Darstellung, wie Gibbons: „Decline and fall of the Roman Empire", in dem die ganze Schicksalsverwachsenheit, die Wahlverwandtschaft mit dem Reichsbau des eigenen Volkes in gelegentlich geradezu vulkanischen Durchstößen mitschwingt und vorzittert. Nur Herres Weltgeschichte am Mittelmeer bildet eine Ausnahme, dann die Mittelmeer-Geopolitik von Hummel und Siewert.

Am ehesten vermochten sich noch ausgesprochen nordischem Boden entsprungene Deutsche zu objektiver Wiedergabe des Zustandes freizumachen, so Fischer mit den glänzendsten Lokaltönen, Hummel und Siewert mit der wohl gegenwartnächsten Zusammenfassung der Gesamtheit der Verfasser, Maull mit der besten des hellenischen Lebensraums, andere in Darstellungen des arabischen, ägyptischen, türkischen Nationalismus im südöstlichen Mittelmeergebiet, mit wertvoller Quellenabwertung orientalischer Herkunft, und neuerdings Herre in geschichtlicher Überschau.

Schon eine so reizvolle Schilderung wie Wilhelm Dörpfelds Alt-Ithaka, vielleicht die feinste künstlerische Arbeit im Sinne des hellenischen Verhältnisses zum Meer, kämpft doch für eine vorgefaßte Vorstellung des Vier-Insel-Miniatur-Reiches des vielgewandten Odysseus; und in viel wuchtigerem Stil kämpfen unbewußt, aber gewiß nicht voraussetzungslos die bedeutendsten Mittelmeer-Schilderungen der Angelsachsen: Admiral Smythe: „Mediterranian", E. W. Polson Newman: „The Mediterranian and its Problems", Marion J. Newbegin: „The mediterranian Lands". Alle sind so außer-

Digitized by Google

ordentlich bezeichnend für das, was sich aus der Weltliteratur auch bei hochgebildeten Briten durchsetzt und das, was sie einfach nicht erreicht, was ihnen völlig fehlt, was sie nicht übernehmen wollen, um sich den naiven Instinkt des Imperialismus zu erhalten.

Natürlich kommt das auch zum Ausdruck in großen und ernsthaften Werken angelsächsischer Herkunft, die das Problem nur streifen müssen, wie W. W. Tarn: „Hellenistic Civilisation" oder Henry A. Ormerod: „Piracy in the ancient world", oder in Admiral Sir Reginald Custance: „A study of war", das sich so verständnisvoll mit den Seekriegen der Hellenen und ihren geopolitischen Einwirkungen befaßt, sie so überaus modern anschaulich zu machen weiß, daß wir dieses Seemannsbuch jedem Philologen empfehlen können, oder Professor Johnstons so ernsthafte Überschau: „Study of the Oceans".

Noch stärker verrät ihre bodenwüchsige Voreingenommenheit die französische Mittelmeer-Literatur, in der Ch. Lentheric mit „Les villes mortes" und mit „La Grèce et l'Orient en Province" ursprünglich führte, nach dem Jean Brunhes schrieb: „Hier ist schon Griechenland und dort Orient, und doch das Ganze Provence", und mit dem zusammen Camille Vallaux das Meer in Frankreichs Geopolitik in großer Vision behandelte.

Den grellsten Kontrast aber bezeichnet vielleicht die italienische Mittelmeer-Betrachtung, in der wir z. B. V. Mantegazzas: „Il Mediterraneo e il suo equilibrio", Mailand 1914, dem neuesten Nachkriegswerk: Pietro Silva: „Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'unità d'Italia" (Mailand, 1927) gegenüberhalten oder Francesco Piva: „Fiumi, stagni e paludi nel Litorale Francese Mediterraneo" (Florenz 1927, S. 1177-1188), aus dessen Karte und seiner Einteilung der französischen Mittelmeerküste in Alpenküste, Rhone-Ästuar, Languedoc-Flachküste, Pyrenäen eine so intime Sachkenntnis hervorgeht, wie man sie fast mehr einem „mare nostro" als einer fremden Landschaft widmet. Gewaltig ist 1935—1937 der Aufschwung italienischen Mittelmeer-Schrifttums [1]).

Für uns Deutsche sind es Barth, Fischer mit seinen Mittelmeerbildern und seinem Ölbaum, Graf Wilcek und Herre gewesen, die vor Maull mit seinen trefflichen Bildern des griechischen Lebensraumes die Einheit der Mittelmeerländer in großem Stil gestaltet haben; mit dem Krieg ist die Führung auch der Darstellung in das eigentliche Mittelmeergebiet selbst übergegangen, damit freilich zweckbestimmter geworden.

Die geopolitische Erklärung der geschichtlichen Zusammenfassung der einzelnen Kraftfelder des Mittelmeergebietes zu der einzigen politischen Ein-

[1]) Vgl. etwa für den Tageszweck: „Politica", Bd. XVIII, S. 118, Fides: „L'Equilibria navale nel Mediterranes"; für große Sicht: R. Almagià: „Gli Oceani".

Digitized by Google

heit, die es je besaß (von Aktium bis zum Wiederaufreißen der romanisch-helleniſtiſchen Trennungslinie, das ſchon unter Marc Aurel begann), findet ſich bei Hummel, Siewert, Newbegin und beſonders Herre. Weshalb aber hat dieſe Einigung (die immer nur mit einer empfindlichen pontiſchen und kaukaſiſchen Lücke beſtand, wie mit Gefahrſpannungen am Nil und in der Zwiſchenſtrom-Randlandſchaft) nur ſo kurz gewährt? Weshalb iſt ſie trotz allen Anläufen phönikiſcher und helleniſcher Herkunft nie vorher, trotz allen Erinnerungswerten nie nachher mehr zuſtande gekommen? Man wird doch wohl der Kleinräumigkeit an ſich des rein mediterranen Gebietes die Hauptſchuld geben müſſen.

Es fehlt die Hinterland-Entwicklung — ſelbſt da, wo ſie weit in das heutige Kultureuropa hinausgetragen ſcheint (wie durch die Rhone-Rhein-Furche), aber mehr ſtreifenhaft als flächenhaft vom Römertum durchgeführt wurde.

Bezeichnend iſt auch, wie ſchnell die romaniſch-helleniſtiſche Entgliederung des über ſeine Meerverkehrsbeherrſchung hinausgewachſenen Reichs in die zwei Becken wieder auseinanderführt; wie ſich dann auf der Linie des meridionalen Querbruchs die mittelalterliche, aber kleinräumige Seemacht von Venedig entwickelt und vorwiegend ins öſtliche, helleniſtiſche, byzantiniſche Becken hinein: vom Raumzerfall, der kleinräumigen Zerſetzung an wird ſie groß; und mit dem Beginn großer ozeaniſcher Raumentwicklungen außerhalb des Mittelmeeres muß ſie notwendig wieder hinabſinken. Daneben her geht die nord-ſüdliche auseinanderklaffende abendländiſch-morgenländiſche Scheidung.

Gleichzeitig findet eine entſchiedene, deutlich verfolgbare raumweiter werdende Raumverſchiebung nach Weſten, auf den zunächſt erreichbaren Ozean zu ſtatt: von den vier phönikiſchen Einzelemporen Arvad, Sidon, Tyrus, Tripolis über Kreta und die Zykladen nach der Ägeis, um Athen, das freilich nur ſo lange Seereich iſt, ſo lange der Schatz ſeines Seebundes in Delos liegt, alſo ein Menſchenalter; dann nach Sizilien und Italien, „Groß-Griechenland", nach der iberiſchen Halbinſel, zu den Weſtmächten und Nordweſtmächten von heute. Ihnen hat der großitalieniſche Gedanke gerade ſo widerſtrebt, wie einſt dem großſpaniſchen, auf den Atlantiſchen Ozean hinausweiſenden Gedanken der aragoneſiſch-kataloniſche Inſelſtaat vergeblich widerſtrebte, der mit Neapel und Sizilien auf der Längsfurche zwiſchen abendländiſcher und morgenländiſcher Kultur und Macht entwickelt lag.

Innerhalb des Kraftfeldes ſelbſt treten bei ſolchen Umlagerungen des Verkehrs und Zerrungen der Macht außerordentliche Umwertungen auf: Sizilien zwiſchen Rom und Karthago iſt ein beſonders glänzendes Beiſpiel; aber die Großinſelkette im ganzen, wie früher die einzelnen Stützpunkte der kleinräumigeren Ägeis: eines Kleinkolonialgebietes, deſſen endlich erlangte Einheit nun der italieniſche Dodekanes wieder zerreißt.

Digitized by Google

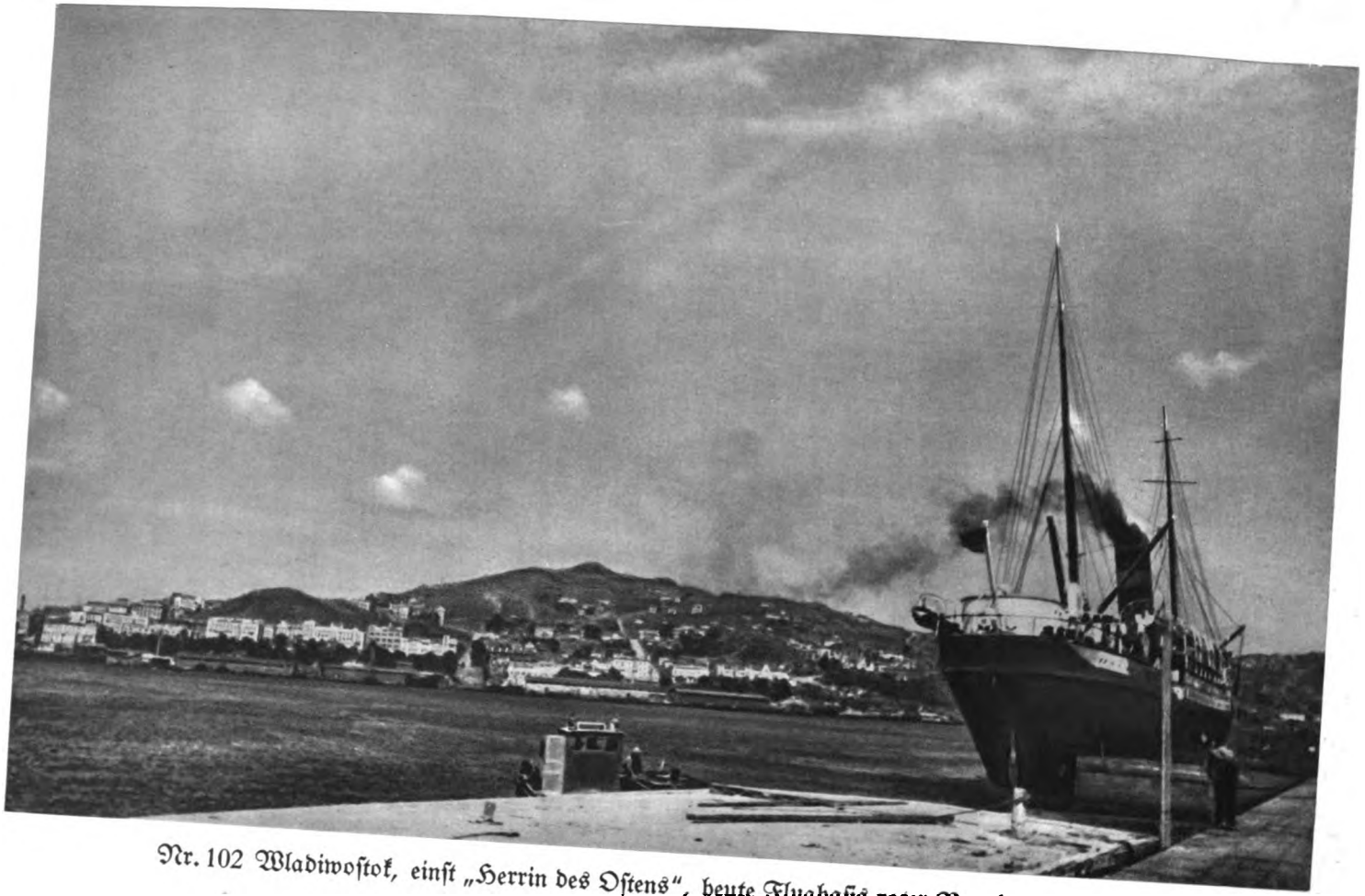
Zuweilen erreichen machtpolitische Übersteigerungen, namentlich wenn sie natürlichen Mittelmeerverkehr in seinen Bahnen abbinden und abschnüren wollen, gerade das Gegenteil des Beabsichtigten; wie z. B. Venedigs überausgenutzte Monopolstellung mit eine Ursache des Auffindens und Ausnützens der neuen Seewege wird und zur Abriegelung seiner See-Zufuhr-Pforten in Aden und Ormus durch Albuquerque führt.

Mit Recht verweist auch Montesquieu auf das intensive Leben des westlichen Mittelmeerbeckens nach der exzessiven Dezentralisation, die dem Zerbrechen des weströmischen Reiches folgt.

Starke Neubildungen voll ursprünglichen Lebens keimen aus diesen Trümmern empor, wovon jede Umwanderung der westlichen Mittelmeerufer Zeugnis gibt. Aber im großen ganzen hat Newbegin doch recht, wenn von Küsten mit zu schwachem Blutdruck gesprochen wird, zu empfindlich in ihrem kleinräumig aufgebauten Bewässerungssystem gegenüber zu nah herantretendem kontinentalem Hinterland, das gerade durch die örtliche Gunst zum Eingreifen verlockt wird. Man könnte auch politisch-geographisch von einem — in sich für ein Eigenleben zu schwachen — dalmatinischen oder ligurischen Küstentyp sprechen, der sich in Kleinasien, in Nordafrika wiederholt, auch in der Provence, wo erst die Eisenbahnentwicklung die Basis verbreitert und so die zweite Blüte französischer Mittelmeerumrandung ermöglicht, und damit die Einleitung der die britische Machtlinie Gibraltar—Malta—Suez überquerenden spanischen, französischen, italienischen Kolonial-Übergriffe nach Süden.

Ganz eigenartig ist geopolitisch das Verhältnis Englands zum Mittelmeer, das Lautensach in allen Einzelheiten jahrhundertlangen Stützpunktbesitzes schildert und das eigentlich spanischem Anstoß sein Entstehen verdankt: Bündnissen und Zusammenarbeit wie feindlicher Einstellung. So kam es zum langjährigen britischen Besitz und der Wiederaufgabe von Tanger, so zu Gibraltar und häufigem Festsetzen auf den Balearen und dann zu der Stützpunktreihe Gibraltar—Malta—Ionische Inseln (die wieder aufgegeben wurden) —Cypern-Suez. Es ist eine Einschiebung, ganz ähnlich, wie sich seinerzeit die von Venedig vollzog, nur auf der westöstlichen Kultur-Bruchlinie, zwischen dem, was Banse mittelmeerisches Abendland und Morgenland nennt, die bis an den Durchbruch zum Pontus heran verfolgt wird. In den Vorstößen an den Eingang zum Schwarzen Meer sind Lord Dukworths erster Durchbruch durch die Dardanellen von 1807 und Ian Hamiltons mißlungener von 1915 nur geopolitische Glieder einer folgerichtigen Kette, auf deren Linie auch die versuchten Staatengründungen rings um Kleinasien, vor allem der geplante griechische Pontus-Staat lagen, für den, damals wie früher, die hellenische Kraft nicht ausreichte.

Digitized by Google



Nr. 102 Wladiwostok, einst „Herrin des Ostens", heute Flugbasis roter Bombengeschwader

Digitized by Google

Nr. 103 Im Hafenviertel von Marseille

Nr. 104 Opium-Kneipe im Hafenviertel von Hankau

Digitized by Google

Denn die pontischen, meerumspannenden Reichsbildungen haben Gesetze für sich, die mit den mediterranen Bedingungen nicht zusammengehen. Sie stehen alle unter dem Schatten der großen Völkerpforte zwischen Ural und Kaspi-See und unmittelbar unter den Bedingungen großer Kontinentalmächte, die sich hier direkt an die rings umfaßte See heranschieben können. Die sich ausdehnenden und zusammenziehenden Großmachtbildungen von Iran einerseits, die „Räuber der Steppe" andererseits, wie sie Mackinder zusammenfassend kurz und treffend nennt: skythische, nordpontische Nomadenreiche, Mongolen, Russen, Türken und wieder Russen gönnen an dieser Stelle für ein staatliches Eigenleben zu selten und zu wenig Raum, das sich deshalb nur ausnahmsweise — wenn es einer von ihnen selber trägt — an dem wechselnd gastlichen und ungastlichen innersten Binnenmeer aufrichtet. Vom alten pontischen Reich des Mithridates und den schattenhaften Oberhoheitsansprüchen der Byzantiner bis zur einzigen um 1750 wirklich meerumspannenden pontischen Reichsbildung der Türken führen deshalb viele tote historische Geleise. Eines der letzten verriet noch Rußlands Entwaffnung von 1856—1870 im Schwarzen Meer und die Unmöglichkeit der Beteiligung seiner starken Schwarze-Meer-Flotte am Russisch-Japanischen Krieg.

Darin, daß die Zerstörung aller im Pontus meerumspannend auftretenden Mächte von solchen politischen Kräften ausgeht, die im Mittelmeer vorherrschen, wie Rom, England (und zwar im letzten Fall gegenüber Türken wie Russen gleichmäßig), tritt ein viel tieferer, geopolitischer Gegensatz zutage. Er klafft als ozeanopolitischer in Kultur, Macht und Wirtschaft auch grundsätzlich zwischen mediterraner und Islam-Auffassung und lautet, auf seine letzte Form gebracht: Öffentlichkeit des Lebens gegen Abschließung!

Der mittelmeerische Mensch lebt, seinem Klima entsprechend, in breiter Öffentlichkeit, er will, dementsprechend, auch offene Verkehrsbahnen und selbst wo er Vorherrschaft, monopolartige Gewalt ausübt, doch Ellenbogenfreiheit, die Möglichkeit des Handelns über Zollschranken hinweg.

Der Islam wie im Grunde auch die Mentalität der großen andern, am Pontus reichsbildenden Mächte, neigt zur Abschließung; er ist darin, trotz seiner mediterranen Verbreitung, dem Gebiet, in das er aus dem kontinentalen, wüstenhaften Hochland Arabien hinaustrat, nie ganz angepaßt worden, auch wenn er sich die Mittel dazu durch die Macht seiner Kalifate, später durch die türkischen Flotten aus dazu gepreßten Küstenbewohnern und Seeräuberstaaten, meist aus Renegaten schuf.

Aber hier beginnt bereits die schwierige Frage: was ist an solcher kennzeichnender anthropogeographischer Trennung zwischen den umliegenden, an sie herantretenden Landräumen und den Zerrungs-Seeräumen zwischen Festländern, Halbkontinenten und Ozeanen, den Mittelmeeren, in der Geo-

Digitized by Google

politik der Mittelmeere als solcher an Eigenart begründet, und was ist Spezifikum des romanischen Mittelmeeres – das wir eben am besten kennen, weil wir selber seit mehr als zweitausend Jahren, wie die Motten ins Licht, in seine wärmeren, sonnigeren, kulturfreundlicheren Randräume hineingeflogen sind, und uns dabei die besten und schönsten Flügel verbrannt und die eigene meerumspannende Reichsbildungsmöglichkeit im Norden vertan haben. Schon deshalb haben wohl die fast 3 Millionen qkm (2967000) des romanischen Mittelmeeres mindestens vom deutschen Lebensraum aus ihr Recht auf eine eigene Betrachtung – als ein riesiger Friedhof unserer Rassen – nicht nur als Museum und Spender von Kultur und Kunst-Gütern und Ausgrabungsobjekt der Wissenschaft!

B. Der geschichtliche Gegensatz zwischen dem romanischen Mittelmeer und den anderen Mittelmeeren

In einem großartigen Bild zeigt uns die Erdkunde mit einem Schaupunkt hoch über dem Nordpol, wie die Landmassen der Erde sich in Gestalt eines dreistrahligen Sternes zwischen dem 70. und 60. Grad nördlicher Breite fast in geschlossenem Ring um ein nordpolares Mittelmeer lagern. Von dort keilen sie in drei Endländern Südafrika, Australien und Südamerika aus: 11800, 13300, 15400 km weit, aber sie hängen nicht lückenlos in diesen Keilen zusammen, sondern sind durch eine Bruchzone dreier Mittelmeere getrennt: des europäischen, romanischen, dessen Eigenart wir eben beschauten, des amerikanischen Mittelmeers mit Golf von Mexiko und Karaiben-See und des austral-asiatischen Mittelmeeres[1]).

Eine solche Darstellung aus weit entfernter Vogelschau klingt so selbstverständlich und überzeugend, daß es erst wieder des Niedersteigens auf die Erde, des Hineinstürzens in diese einzelnen Mittelmeer-Bruchzonen als Tummelplatz der Geschichte bedarf, um zu erkennen, wie schwer diese Eigenart „mehr oder weniger vollständiger Querverbindung der Weltmeere untereinander" durch diese drei Mittelmeere, gerade in ihrem Formenreichtum des Grundrisses und Aufrisses, ihr geschichtliches Los vorher belastet und verschieden gestaltet.

In solcher Betrachtung ist der leitende historische Grundzug des romanischen Mittelmeeres seine früh entdeckte Geschlossenheit ringsum; des amerikanischen

[1]) Neuerdings von Wiersbitzky trefflich geopolitisch bei Justus Perthes geschildert.

Digitized by Google

Mittelmeers seine einseitige, weite Öffnung nach Osten, seine anfängliche völlige sackartige Geschlossenheit nach Westen, Norden und Süden, die erst kurz vor dem Weltkrieg durchbrochen wurde; beim australasiatischen Mittelmeer seine indo-pazifische Weltmeer-Durchflutung, die völlige Auflockerung seiner Ränder zu einem Groß-Insel- und Halbinsel-Kranz, dem gegenüber das kontinentale Element mehr zurücktrat, als bei beiden andern: es ist das am meisten ozeanische, das romanische Mittelmeer das am meisten kontinentale unter seinen Schicksalsgenossen.

Dieser Gegensatz wirkt sich deutlich beim Hereintreten der drei Meere in die abendländische Geschichte aus. Er läßt sich sogar bruchstücksweise (rudimentär) beim Hereingezogenwerden des vierten Mittelmeeres, des nördlichen Polarmeeres, erkennen, das zwar selbst nach seiner Größe am meisten ozeanähnlich ist, aber weit weniger aufgeschlossen als etwa das australasiatische, nur durch drei Durchfahrten mit dem offenen Weltmeer verbunden, von wuchtigen Festländern umgeben, so daß es politisch zum Hineingeraten unter ihre Vormundschaft bestimmt scheint und nach dem Kriege bei der jüngsten Flurbereinigung der Erde auch geriet.

Am romanischen Mittelmeer ist eigentlich die wesentlichste Knotenlösung die Entdeckung seiner Geschlossenheit, sobald einmal die mythische, dichterische Vorstellung der wissenschaftlichen und wirtschaftlichen zu weichen beginnt und sein Meer-Kulturleben — (zuerst von den meerentstammten Anregungen der Sumerer, Babylonier, Phöniker befruchtet) — vom östlichen Mittelmeerbecken aus auch das westliche zu erfassen sucht. R. von Scheliha bezeichnet mit Recht diese Erkenntnis in einer geist- und kenntnisreichen Arbeit über die Wassergrenze im Altertum als wahrscheinliche Leistung der Milesier, jedenfalls als eine der wesentlichsten geographischen Frühleistungen.

Deren Fortwirkung hat im Unterbewußtsein der Anlieger fast alle Zerstörungen späterer historischer Entwicklung als ein Gefühl besonderer Zusammengehörigkeit gegenüber anderen Erdräumen überlebt. Zu einer solchen historisch-politischen Auffassung sind die beiden anderen Mittelmeere erst im Laufe des 20. Jahrhunderts durchgedrungen: das amerikanische durch rein kratopolitische, machtmäßige, gewaltsame Entwicklung, durch die Machtverwirklichung des einseitigen US.-amerikanischen Rechtsanspruches der Monroedoktrin; das australasiatische durch das volkspolitische Erwachen der Malaien und den Andrang der Ostasiaten.

In den Gesichtskreis der abendländischen Kultur aber treten beide mit Ereignissen, die für ihr Formelement außerordentlich kennzeichnend sind. Das australasiatische wird zunächst als Mittelmeer gar nicht erkannt. Seine historische Durchgängigkeit ist schon in der frühen Zeit, in der sie den Gewährsleuten des Ptolemäus ihre Wege nach dem südchinesischen Kattigara am

Digitized by Google

südlichen Mündungsarm des Yangtse freigibt, so selbstverständlich, daß deren Lotsen ihm die peinliche Wahl zwischen drei Durchfahrtsmöglichkeiten lassen und ihn zu einer falschen, geschlossenen Zeichnung des Meeres verführen.

Während sich nach diesem ersten Hinfühlen des hellenistischen Abendlandes an die Nordausgänge des australasiatischen Mittelmeeres die Kenntnis seiner wichtigsten Durchfahrt an der Straße von Malakka, der Ansegelungswege von Ceylon her durch anderthalb Jahrtausende mehr und mehr verdichtet, sucht das mittelalterliche Abendland die Gewürze auf dem Seeweg am Ursprungsort, bis endlich – auf den Spuren der auf die Wachstumsspitzen ihrer Macht zurückweichenden Araber und Ostasiaten – Albuquerque zuerst an die vorderindischen Einlaßtore (1503–1510), dann an den Schlüsselpunkt des australasiatischen Mittelmeeres, Malakka, pochte. Aber schon 5 Jahre nach seinem Tode (16. Dezember 1515) war das Geschwader Magalhaes unterwegs, das nach Westen von derselben iberischen Halbinsel, nur unter spanischer Flagge, ausfuhr, um von Osten her, über die ganze pazifische Breite, in das allzu durchgängige Mittelmeer der Gewürzinseln einzubrechen.

Magalhaes nahm den Weg entschlossen durch das Kanalgewirr an der von allen dreien am weitesten nach Süden ausladenden Südspitze der Neuen Welt herum, wie Vasco da Gama um die der Alten Welt. Der aber ausgezogen war, um rund um die kleiner, als sie war, von ihm geschätzte Welt, unmittelbar die Goldländer und Rohstoffschatzkammern des Fernen Ostens zu erreichen, Christoph Kolumbus, der sah sich durch die Eigenart des von ihm für das Abendland erst am 11. Oktober 1492 entdeckten amerikanischen Mittelmeeres, in dessen Formenspiel gefangen und gehemmt. In vier Reisen versuchte er die immer für wahrscheinlich gehaltene Durchfahrt zu erzwingen; noch im Mai 1494 hielt er das Inselgewirr an der Südküste Cubas für das Reich der 7000 Inseln des Marco Polo und taufte es „Garten der Königin"; am 25. September 1502 landete er an der Mündung des San Juan (die vielleicht innerhalb des nächsten Jahrzehnts, vierhundertvierzig Jahre später, den nördlichen Ausgangskanal aus dem amerikanischen Mittelmeer zum Pazifik sehen wird) und fuhr das Ufer bis in die Nähe der Landenge von Panama entlang, wo nicht ganz vier Jahrhunderte nach seiner Fahrt seine Absicht erfüllt wurde.

So liegt der Eintritt der drei Mittelmeere in die abendländische Geschichte um je anderthalb Jahrtausende auseinander. Er ist in seiner Eigenart von der Form der Umrandung zwingend gewiesen: ein monumentaler Beweis für die Unscheidbarkeit historischer und geographischer Erkenntniswege.

Die Eigenart der Lage des größten nordpolaren Mittelmeeres der Erde im Gegensatz zu den ganz anders klimabegünstigten der gemäßigten und tropischen Bruchzonen müßte sich nun auch in der Entdeckungsgeschichte ausdrücken. Wir

Digitized by Google

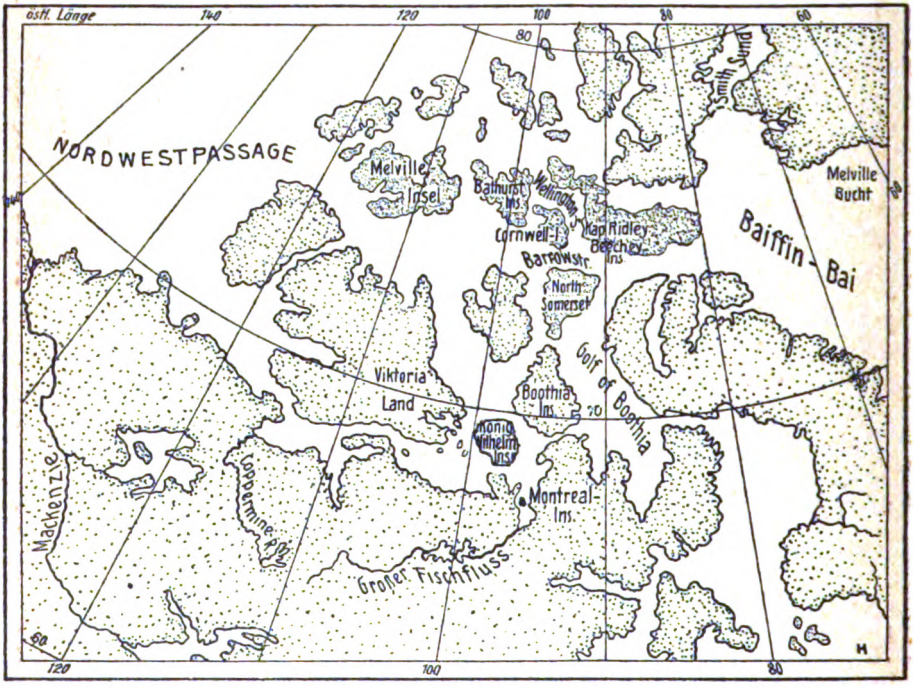
sehen aber, wie das Suchen nach der westlichen, der südwestlichen und nordwestlichen Durchfahrt fast gleichzeitig mit der Erschließung der anderen Mittelmeere die kühnsten Seefahrergemüter des Abendlandes bewegt. Nur zogen die südlicheren Menschen aus dem romanischen Mittelmeer und seinen Randländern begreiflicherweise die wärmeren, von ihnen für kürzer gehaltenen Wege zu den Zielen der Araber und Portugiesen vor; die nordischen Seefahrer dagegen suchten die ihnen vertrauteren nordischen Wege an den Monopolmeeren der Vorbesitzer vorbei. So führte sie zunächst die nordöstliche Durchfahrtsidee zur unmittelbaren Erschließung des damals noch von der Ostsee abgeschlossenen Rußland unter Iwan dem Schrecklichen (1553); dann auf den Spuren der Normannen in Ausbeutung der fischreichen nordischen Meere zu den Eingängen des nördlichen Eismeeres und schließlich allerdings zur Entdeckung der nordwestlichen Durchfahrt durch Mac Clure (1850), aber in einer Eissperrenlage, die vorerst – abgesehen von der kartographischen und wissenschaftlichen Genugtuung und Amundsens Durchfahrt 1903–1906 – jede Verwertung für Macht und Wirtschaft auszuschließen schien.

Aus solcher Auffassung heraus blieb das größte Mittelmeer weiterhin auch in seinen Rändern unpolitisiert, als „keines Mannes Land" – zumal seine Haupterschließer weite Teile durch Raubbau erschöpft hatten und den Romanen weithin die Früchte ihrer Entdeckungsfahrten nach den andern Mittelmeeren zu entreißen vermochten. Das änderte sich mit der Auffindung gewisser Bodenschätze (Kohle in Spitzbergen), mit der Erkenntnis, daß selbst der zuletzt geübte, wüste Raubbau die Tierreservate der Polarlandschaften noch nicht erschöpft hatte (Hjalmar Stefansson), mit der Einsicht in die Flugmöglichkeiten über das nördliche Eismeer hinweg und mit der gegenseitigen Eifersucht der Großraumbesitzer bei der völligen Flurbereinigung der Erde. Nicht zuletzt aus dem Motiv des geopolitischen Neides ist der letzte Nachkriegsanstoß zur Aufteilung der nördlichen Polarwelt erfolgt und hat sich sogar auf die Antarktis übertragen, wo sie freilich ein festländisches, nur an den Rändern ozeanisches Problem wird.

Schon die erste historisch ausreichend beglaubigte Entdeckungsfahrt in nordische Gewässer unterscheidet sich rühmlich von den Anstößen, die den drei andern Mittelmeeren für die abendländische Forschung zur Aufschließung verhelfen. Sie zeigt, daß die arktische Welt, wenigstens anfänglich von andern, und wir mögen sagen, besseren und reinlicheren Leitmotiven erschlossen wird, und daß wir ihre Erschließer bis zum letzten deutschen Heldenopfer auf diesem Felde, dem großen Geophysiker Wegener, mit ganz anders unbelastetem Gewissen feiern dürfen als die Handelsflotten der Phöniker und Kreter, als den Periplus-Entdecker des Monsunreitens, den Goldsucher Kolumbus, den Machtmenschen Albuquerque.

Digitized by Google

Es war der Wissensdrang des Pythagoreers Pytheas um 330 v. Chr., der ihn, den Ahner der Kugelgestalt der Erde, den Kenner der Schiefe der Ekliptik und Sucher der Mitternachtssonne, den ersten, von dem wir wissen, daß er die wirkliche Ursache der Gezeiten in der Anziehungskraft des Mondes erkannte — zu seiner Nordlandreise trieb. Seine Berichte über das gefrorene Meer und das Feuer am Himmel, von seiner Zeit bei dem Rückkehrenden verlacht, sind heute selbstverständliche Wahrzeichen des nördlichsten Mittelmeeres. Mehr als ein Jahrtausend später führten materiellere Gründe, denen



Nr. 66 Die Nord-West-Passage

sich aber doch ideale gesellten, John und Sebastian Cabot in englischen Diensten zu der Erwägung, daß der Weg nach dem Fernen Osten je weiter nördlich, um so kürzer werden müsse, sobald man die östliche oder westliche Durchfahrt fände, jenseits der spanisch-portugiesischen, päpstlich gesegneten und legitimierten Sperrzone an den günstigen Wegen.

Diese beiden Italiener sind es 1490—1557 gewesen, die der ganzen Polarforschung jenen mächtigen praktisch scheinenden Hintergrund des Suchens nach der nordöstlichen und nordwestlichen Durchfahrt gegeben haben, die tatsächlich bestand und besteht und sehr wohl dem größten Mittelmeer auch

Digitized by Google

eine Vermittlerrolle geben konnte wie den andern, wenn nicht die Eissperre sie vereitelt hätte.

Auf den von ihnen zuerst nach den Normannenfahrten wieder gezeigten Wegen wurde dann der Fischreichtum der Ausgänge des nordischen Eismeeres entdeckt und in Raubwirtschaft ausgebeutet, so daß allein aus Holland von 1669–1778 14167 Schiffe danach ausfuhren und 72 Millionen Mark Wert erfischten.

Trotz einem niederländischen Preis von 25000 Gulden für die Eröffnung der Nordostpassage und einem britischen von 400000 Mark (1743) für die erste Bewältigung der Nordwest-Passage setzte vor solchen Gewinnmöglichkeiten, wie sie die Fisch-Raubwirtschaft bot, das wissenschaftliche Interesse für fast 200 Jahre aus, vom Trandunst der Raubfischer-Niederlassung Smeerenberg auf Spitzbergen ausgeräuchert. Dann aber wurde von 1818 an das Finden der Durchfahrt zur geographischen Ehrensache und zum Ziel höchsten Seemanns-Sport-Ehrgeizes. 1853 gelang es, das Vorhandensein der Nordwestpassage festzustellen; 1879 erzwang der Schwede Adolf Erik von Nordenskiöld die nordöstliche Durchfahrt auf einem Wege, der heute einen mäßig schnellen Kreuzer in neun Tagen vom Westende der Sowjetmacht an ihr Ostende führen könnte. Solche Erkenntnis stellte auch wieder politische Leidenschaften hinter das erreichte wissenschaftliche Ziel, dem auch wirtschaftliche Nebenantriebe nicht länger fehlten. 1861 fand der Schwede Bomstrand die anstehenden Kohlenlager auf Spitzbergen. Norweger, Briten, Schotten, Schweden, Niederländer und Russen machten die verschiedensten Besitzrechte an der so lange vernachlässigten Inselgruppe geltend. Eine eigene Spitzbergenfrage entstand und wurde – nachdem die Inseln seit 1917 wieder in die Reihe der dauernd von gewissen Volksmengen bewohnten Erdräume traten – im Februar 1920 zugunsten Norwegens entschieden, ohne daß die Sowjets diesen Zustand anerkannt hätten. Daraufhin dehnte Dänemark vorbeugend seinen Grönlandbesitz auf die ganze Insel aus, der aber für die Ostküste von Norwegen bestritten wurde, das seit 1840 dort zweifelhafte Rechte ausübte. Flug- und Funk-Verkehr-Eifersucht führten im Anschluß zu gereizten Schriftwechseln zwischen US.-Amerika und Kanada, dann zu einer Abgrenzung; im verständnisvollen Wettlauf erklärten die Sowjets ihre polare Fortsetzung als russisches Gebiet und gerieten nur an der Wrangelinsel mit älteren amerikanischen und kanadischen Rechten in Widerspruch. Damit war das nordpolare Mittelmeer verteilt, bald darauf auch schon überflogen, zumal der nächste Weg von Nordeurasien nach Alaska nur 3300 km, etwa einen Tagesflug, beträgt. So hat auch in diesem unwirtlichsten der Mittelmeere die Entwicklung des Flugverkehrs die politische Dynamik beschleunigt; wieviel mehr in den gastlicheren drei andern.

Digitized by Google

Aber auch bei ihnen erfüllte sich im Gang der historischen Entwicklung — wie bei jenem strahlenförmigen zentripetalen Machtsuchen im polaren Mittelmeer — das geopolitische Gesetz aus ihrer Umrahmungsform „nach dem sie angetreten" in der Geschichte der Menschheit an ihren Ufern. Ortsfremde Gewalt bleibt in ihnen eine Anomalie, ein Fremdkörper, um so mehr, je geschlossener das Mittelmeer ist; und vergeblich wird sich auf die Dauer das britische Reich seine mediterranen Stützpunkte von Gibraltar über Malta bis Cypern und Ägypten geschaffen haben — gegen die sich Italien 1936 auflehnte —, so vergeblich, wie seine Versuche zu einer Monopolisierung Westindiens und vorher die spanischen waren, so vergeblich es sich an der mittelamerikanischen Festlandbrücke in Honduras, gegenüber den Kanalprojekten einsetzte, so vergeblich es die eingekapselte Zwingburg Singapore an der Südspitze von Malaya ins Herz der Malaienwelt und des niederländischen, gleichfalls höchst vergänglichen Kolonialreiches pflanzte. Aber in allen drei Verankerungen von Stützpunkten in den drei Mittelmeeren liegt geopolitischer Weitblick. Es ist unsere historische Pflicht, vor einer geopolitischen Betrachtung der Mittelmeere das Entstehen der heutigen Lage von der skizzierten Anfangsberührung mit dem Abendland an zu schildern.

Freilich sahen wir, daß wir dabei auf ganz verschiedene Zeitalter würden zurückgreifen müssen; aber freilich nicht so weit, wie etwa bei einer Schilderung der Rolle eines einzelnen Mittelmeeres in der Geschichte seiner Anlieger oder Anrainer. Denn — abgesehen von dem Verständnis oder der Ahnungslosigkeit in der Lagenwahl einzelner Hafenplätze und Stützpunkte — geht die älteste, heute noch wirksame Machtlinie im romanischen Mittelmeer auf das Jahr 395 n. Chr., den Zerfall des römischen Imperiums in ein Ost- und West-Reich, zurück, die nächste auf den südmediterranen, arabischen Umrandungsstoß von 640 über 732 bis 1492. Im amerikanischen wird sie durch die spanische Umrandung von 1492 bis etwa 1562 und den Einbruch nordischer Seemächte seit 1605 bestimmt. Im australasiatischen Mittelmeer aber nimmt die Machtlagerung von heute ihren Ausgang von den beiden Gegenstößen portugiesischer und spanischer Macht von 1520—1542 (Erreichung Japans durch Portugal) und 1571 (spanischer Machtmittelpunkt in Manila), die sich mit Herrenrecht sowohl über die ältere indische wie die rastlose malaiische Völkerbewegung und die Woge des Islam legten.

Mit der Tatsache dieses Strukturwandels aber werden viele Geschehnisse des geschichtlichen Ablaufs vorher im australasiatischen Mittelmeer politisch geradeso gegenstandslos, wie etwa die Einzelheiten der römischen Reichsauflösung nach dem Wiederaufleben der hellenistisch-romanischen Spaltung im romanischen Mittelmeer und der späteren Vierteilung: in das östliche und westliche Araberreich im sogenannten mittelländischen Morgenland, in das

Digitized by Google

Frankenreich und seine Nachfolger in ihrer Verbindung mit Papsttum und weströmischer Reichstradition, und das zusammensinkende oströmische Reich.

Festzuhalten werden wir nur haben, daß der portugiesisch-spanische Doppelstoß und der nachfolgende der germanischen Nordseemächte nach Indonesien auf ein ringsum, aber nur an den Inselrändern, nicht im Innern von mohammedanischen Teilreichen umspanntes Gebiet traf. Vor der Islamwelle war die vorhergegangene indische mit buddhistischer Kultur in Reservaträume (Bali) ausgewichen. Die Ostasiaten, Chinesen und Japaner, die immer wieder durch das australasiatische Mittelmeer durchgestoßen, ja bis Sokotra, Sansibar vorgedrungen waren und als Seeräuber den nördlichen Teil unsicher machten, die zeitweilig Stützpunkte, wie Formosa innehatten und als Rückhalt die Mündungen der südchinesischen Ströme und Buchten in Südchina, die Satsuma-Inselwelt in Japan nutzten, zogen sich vor dem neuen Druck auf ihre Basen zurück. Der Islam erreichte, von den Insel-Sultanaten Ternate und Tidore aus, nur die Süd-Philippinen.

Sonst aber besteht zwischen der Geschichte eines einzelnen Meeres und der Darstellung der Rolle der Mittelmeere innerhalb einer Geschichte des Meeres im Werden der Menschheit der große Unterschied, daß eine verwirrende Fülle von Zahlen und Einzeldarstellungen, die für die erste unentbehrlich ist, bei einer geopolitischen Geschichtsbetrachtung ihrer Gesamtheit als leichter entbehrlich wegfallen kann. Sie hat nur zu zeigen, wo sich das Kraftlinienbild der Gegenwart in der Vergangenheit gründet und wie seine Tragteile heraufführen, und aus Machtbildungen der Randräume, zusammenhaltenden Wachstumsspitzen das Deckengebilde die politische Plattform der Jetztzeit zusammenfügen und halten.

Das kann mit wenigen Zahlen und Erklärungen des historischen Ablaufs geschehen, die aber freilich verraten, daß nicht nur subjektiv — für die Mittelmeervölker und die von ihnen beeinflußten Nachbarräume — sondern auch objektiv, im Rahmen einer Gesamtgeschichte der Menschheit, das romanische Mittelmeer eine ganz andere Rolle spielt, dank seiner Geschlossenheit einen viel früheren Ablauf zeigt, als alle drei anderen.

Denn diese standen überall vor bisher in ihrem Raume unerhörten Gestaltungen: das australasiatische vor einer zweifellos auf bemerkenswerter kulturpolitischer Höhe sich vollziehenden Umrandung; das amerikanische vor einer noch sehr frühgeschichtlichen primitiven, karaibischen Eroberung, als die Mächte des romanischen Mittelmeers sie erreichten und störten; und das polare Mittelmeer erlebte seine größtenteils nur geojuristisch formale Raumaufteilung erst an der Schwelle unserer Zeit.

Das romanische Mittelmeer aber sah ein volles, meerumspannendes Experiment ablaufen; es erlebte und lehrte den Aufbau einer Meerumrandung vom 4. Jahrhundert v. Chr. bis 31 v. Chr., ihr Bestehen als Reich von 31 v. Chr.

Digitized by Google

bis 395 n. Chr. und dann zunächst – trotz vielen hochwertigen Teilraum-Kulturen, wie in der Provence, im maurischen Spanien, in Neapel und Sizilien, in einzelnen Handelsrepubliken Italiens, wie Amalfi, Pisa, Genua, Venedig – eine Entgliederung und einen Kampf aller gegen alle, mit dem Höhepunkt in der am schlechtesten geleiteten militärischen Unternehmung der abendländischen Geschichte, den Kreuzzügen. Mit deren Ablauf aber trat im östlichen Mittelmeer aus kleinräumigen Anfängen ohne ausreichendes Hinterland die rivalisierende Größe von Genua und Venedig hervor, von denen sich Venedig mit seiner mehr meridional schwingenden Stützpunktkette im östlichen Mittelmeer als die stärkere und abseitigere, in besserer Schutzlage erwies, während Genua früh in das Ringen der raumweiteren westlichen Mittelmeerstaaten gezogen wurde, die sich in ihrer Mittelmeer-Politik mit ihm überkreuzen mußten. Bei diesem Ringen gab die Mittelmeer-Macht Aragoniens und Kataloniens, mit Neapel und Sizilien vereinigt (1468–1516), dem kontinentalen Kastilien und Leon den maritimen Kraftzuschuß, das an der Mittelmeerküste vordringende Ferment, um ganz Spanien (1482–1492) für das Abendland zurückzuerwerben und die frische Kraft in statu nascendi ozeanwärts zu entfesseln (ab 1492).

Damit lieferte allerdings das romanische Mittelmeer selbst aus seinem eigensten Bereich mit vorbildlich in seiner Einflußzone geformten und gebildeten Menschen einige der besten Köpfe unter den Männern, die eben die Geschlossenheit des Mittelmeeres beim Weiterwirken des Meeres überhaupt in der Geschichte der Menschheit in einen Nachteil für ihren Ursprungsraum und ihre thalassische Kinderstube verwandelten.

Darunter verzeichnen wir als Vorläufer-Erscheinung die vollkommene Einschmelzung des genialen Hohenstaufen Friedrich II. als ausgezeichneten Königs von Neapel und Sizilien, aber als mehr denn fragwürdigen deutschen Kaisers durch die arabische, normannische und romanische Mittelmeer-Kultur zu einer typischen vorweggenommenen, frühreifen mittelmeerischen Figur der italienischen Frührenaissance, die im Mittelalter fehl am Ort war. Ähnlich erging es einigen spanischen oder in Spanien geborenen Nachfolgern des Kaisers. Aber auch einige der wesentlichsten Welt-Erschließer, die das Mittelmeer stellt, wie die beiden Brüder Poli und Marco Polo, wie beide Cabot und Columbus, Amerigo Vespucci, viele Portolanen-Zeichner, wirken seeraum-erweiternd, zum Nachteil des allzu geschlossenen und begrenzten Seeraumes, der sie ursprünglich als Seefahrer erzogen hatte. Diesen Nachteil machten sich der Reihe nach Spanien, mit der Wucht seiner atlantischen Gegenseite, Frankreich mit dem gleichen Vorteil, dann die arabischen und türkischen Reiche mit ihrem Rückhalt am Indischen Ozean, und schließlich England mit seiner weltumspannenden Armfreiheit zunutze.

Digitized by Google

So kam es, daß sein fast zweitausendjähriger geschichtlicher Entwicklungsvorsprung vor dem australasiatischen Mittelmeer, sein mehr als dreitausendjähriger vor dem amerikanischen, dem romanischen Mittelmeer keinen entsprechenden politischen Vorsprung begründete, daß vielmehr alle drei umwohnten Mittelmeere mit etwa gleichen Aussichten zum Einfluß auf die politische Weitergestaltung der Menschheit in deren ozeanische Epoche eintraten.

Nur die Erinnerung eines alten Ehrenvorrangs aus einem bereits ruhmvoll abgelaufenen geschichtlichen Vorgang blieb dem namengebenden Mittelmeer; sie haftet am Neu-Römertum ganz besonders. Aber sie war belastet mit politischer Nachwirkung solchen Erinnerns wie in den hellenischen, der mazedonischen, den italienischen Fragen, dem arabisch-türkischen Gegensatz, mit einer starken Auswirtschaftung, Entwaldung, die nicht ohne klimatische Rückwirkungen: Austrocknung (Nordafrika), Bodenverwaschung (Spanien, Südfrankreich, Italien) bleiben konnte und mit einem kulturpolitischen Hypothekendruck von großer Wucht, der alles an vergangenen Spitzenleistungen maß.

Gewiß: auch im Bereich des australasiatischen Mittelmeeres stehen als verantwortliche Zeugen unerwünschten Heimfalls an die Natur architektonische Riesendenkmäler, wie ein Borobudur und Angkorvat im Tropenwald; und am Rande des amerikanischen Mittelmeers deckt wucherndes Grün heute noch weiterhin die Tempel und Terrassen der Maya-Kultur, die bis nach Honduras vorgedrungenen Quichuaspuren zu; aber so allseitig, wie am romanischen Mittelmeerufer, sind die Runen erschöpfender historischer Anstrengung nirgends eingegraben.

Das macht uns dieses Mittelmeer historisch ehrwürdig vor allen anderen Meeresräumen; und wer aus ihren Weiten zurückkehrt, beugt sein Antlitz in tieferer Achtung als vorher vor der ausonischen Flut.

Aber es bedeutet bei geopolitischer Betrachtung der Mittelmeere als Schwellenstufe zwischen den kleineren Seeräumen und den Ozeanen für das romanische Mittelmeer eine Vorbelastung vor allen anderen, wie etwa für einen Menschen, der früher, eigensüchtiger und abgeschlossener vor anderen seine Entwicklungsbahn beschritt, der nun mit tiefer gefurchten Zügen mit anderen minder belasteten und verbrauchten Wesen in Wettbewerb treten soll, obwohl er früher als sie wissend und somit schuldhaft geworden ist.

Diesen nur historisch zu verstehenden Unterschied wird man um der Gerechtigkeit willen immer vor Augen haben müssen, wenn man — auch nach einem vergleichenden Rückblick auf die so teuer bezahlte, mit so vielen geistigen Opfern allein des Griechentums erworbene Einheit der Mittelmeerländer — an die Aufgabe einer vergleichenden Geopolitik der Mittelmeere herantritt.

Digitized by Google

XX

Geopolitik der Mittelmeere

Die Mittelmeere als geopolitische Kraftfelder sind als Untersuchungsgegenstand von Lautensach zuerst in einem Aufsatz der „Geopolitik" (1924), dann erweitert in den „Bausteinen zur Geopolitik" so deutlich, erschöpfend und klar auf die gegenwärtig gedrängteste Form der Problemstellung gebracht worden, daß sich jede weitere Untersuchung zunächst mit dieser auseinandersetzen müßte.

In der Arbeit von Lautensach ist der größte Teil der Kraftlinien, wie der Spannungszustand der Kraftfelder in kurzen Worten und übersichtlichen, gleichartig durchgezeichneten Skizzen dargelegt, das Wesentliche der euramerikanischen Literatur berührt. Für die asiatische der Malaien selbst wird die Schrift etwa durch Djemal Udins Übersicht der indonesischen Geschichte (Geopolitik III, 1928) und Wiersbitzky ergänzt. Denn beim Ausbau des Vergleichs der drei Mittelmeere — bei dem vielleicht doch das arktische stärker mit hereingezogen werden mußte — tritt natürlich hervor, daß uns das romanische Mittelmeer als Experimentierfeld der Menschheit ganz anders geläufig und verständlich ist, als die beiden viel raumweiteren anderen Mittelmeere oder das für die zukünftigen Luftwege um die Erde sehr wichtige arktische.

Darunter leiden natürlich die geopolitischen Vergleichsmöglichkeiten der Mittelmeerkraftfelder; und ihre Grenzen werden, wie die Grenzen überhaupt, zu einem umstrittenen Kampfraum, zu einer Übergangszone. Danach wird man auch zu verschiedenen Urteilen über die Entspannungszustände der Mittelmeer-Kraftfelder kommen, die sich eben in ganz verschiedenen politischen Zeit- und Raum-Phasen befinden. In der Zeit steht das romanische Mittelmeer in einer großen Rassen-Angleichungs-Periode, bei der die Schwächung der außenbürtigen (exogenen) — von Lautensach so hoch eingeschätzten — Längskraftlinie hervorzutreten beginnt, die zunehmende Verstärkung der innenbürtigen (endogenen), namentlich der italienischen (1936!), neben der französischen ebenso unverkennbar ist. Im Gegensatz dazu stehen die auch räumlich viel weniger abgeschlossenen amerikanischen und australasiatischen Mittelmeere unter dem Zeichen großer, unvermeidlicher kommender Rassen-Auseinandersetzungen, und zwar beide; und alle drei haben sich räumlich im

Digitized by Google

19. Jahrhundert stark ausgedehnt, eine große Strahlungs-Erweiterung erfahren: das romanische und amerikanische durch künstliche Kanäle (Suez und Panama-Nicaragua), und Steigerung des politischen Raumdrucks auf natürliche Wasserstraßen darin; das australasiatische durch ganz enorme Steigerung des Raumdrucks auf seine natürlichen Wasserwege und Reizung der Spannung zwischen den beiden großen ozeanischen Kraftfeldern, die es verbindet, und das Wiederaufleben der indo-pazifischen wie der malaio-mongolischen Zusammenhänge.

So wird man vielleicht bei einer Beurteilung des Entspannungsgrades der mediterranen Kraftfelder zu einer Gegenüberstellung kommen: des viel geschlosseneren kleinräumigeren, schon in vielen Richtungen historisch ausgewirtschafteten romanischen Mittelmeeres mit seinen nur rund 3 Millionen qkm in zwei scharf getrennten Becken, und der zwei viel ozeanischeren anderen Mittelmeere, mit ihren vielen, mehrfach verbundenen Becken (drei und vier oder fünf) und ihren absolut größeren Räumen.

Selbst wenn man die gegenseitige griechisch-türkische Wanderungsausgleichung mit Fels als einen der größten Entspannungsvorgänge der neueren Geschichte anzusehen vermag, bleiben für das romanische Mittelmeer peinliche Reste genug, an die sich weitere Zersetzungsvorgänge sehr schnell anknüpfen (Malta! Dodekanes!). Bei der Unterlagerung der ganzen Umrandung des amerikanischen Mittelmeeres durch farbige, schnell zum Rassenbewußtsein auftauchende Schichten (10 Millionen Neger und sicher 2—4 Millionen Halbblut des Südens der Vereinigten Staaten, Neger-Einschlag in Cuba und Haiti, Mulatten in San Domingo, Indianer in Mexiko und den zentralamerikanischen Staaten, bei dem lateinisch-angelsächsischen Gegensatz, der den Raum durchzieht) vermag ich trotz den schönen Worten der VI. panamerikanischen Konferenz und der von Buenos Aires 1936 den mittelamerikanischen Raum nicht so entspannt zu sehen, wie Lautensach. Aber allerdings bin ich ganz mit ihm darin einig, daß der Spannungszustand des australasiatischen Mittelmeeres so viel mehr zu Entscheidungen drängt, daß demgegenüber die beiden anderen als relativ weniger gespannt, wenn auch nicht entspannt gelten können, was doch 1936 bewies: von Gibraltar und Katalonien bis Cypern, Haifa und den Dardanellen.

Denn freilich, wenn wir nur in der äußeren Machterscheinung die Nord-Amerikanisierung des amerikanischen Mittelmeeres prüfen (das über einer gerade im Anlauf zur Eroberung unterbrochenen Eingeborenen- und Negerschicht latinisiert worden ist) — dann könnte man leicht zu dem Eindruck kommen, daß man es hier — nach dem römischen Mittelmeer-Reich — nun mit dem am meisten einheitlich beherrschten und organisierten Mittelmeer zu tun habe.

Digitized by Google

Man erkennt beim Vergleich der beiden, schon einmal unter eine Vorgewalt gebrachten Mittelmeere im amerikanischen, gegenüber dem romanischen, eine noch viel augenfälligere Schwäche des Eigenwerts des Seeraums und der unmittelbar mediterranen Küstenräume gegenüber den größeren und unmittelbar sich darauf öffnenden Randräumen.

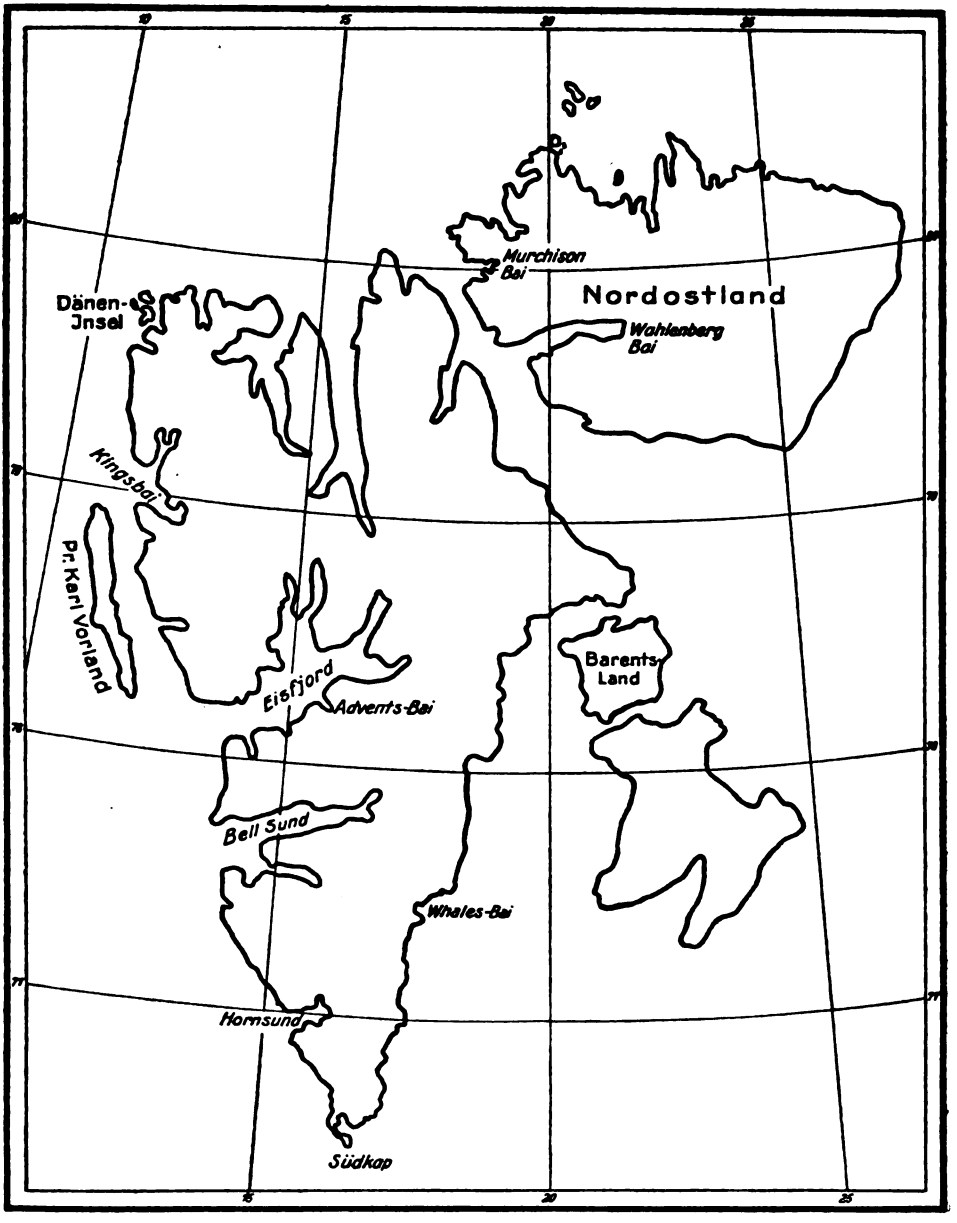
Das wirkte sich schon beim ersten Eroberungsanlauf der Karaiben von Darien her auf die Antillen aus, in deren Bewegung die spanische Entdeckung störend hereinplatzte; es trat dann bei der vorherrschenden Stellung der General-Kapitanate von Mexiko und Lima, von Columbia und Venezuela, ja selbst Panama gegenüber den Inseln zutage, in der Wucht Mexikos und Louisianas wie Floridas und zuletzt der Vereinigten Staaten, kann also wohl als „gesetzmäßig", als durch viele Experimente wahrscheinlich, wenn nicht bewiesen, angenommen werden.

Ein gleiches Übergewicht der Randräume, z. B. gegenüber den großen mediterranen Halbinseln Spanien, Italien, Hellas, aber auch Malaya, besteht bei den andern Mittelmeeren, dem romanischen, wie dem australasiatischen nicht. Dafür übertragen sich ins amerikanische die Spannungen der großen Hinterlandräume ganz anders dauernd hinein, vor allem der Unterschied zwischen der geburtenfrohen Neger-, Mischlings- und Südländer-Vermehrung und der geringen Vermehrung der nordischen Rassen auf nicht ganz optimalen Wohngebieten, wie der Nordamerikaner im ganzen Umzug der „Caribbian Powers". So lange ein solcher Gegensatz aber besteht und sich in solchen Betrachtungen auswirkt, wie etwa dem Aufsatz: „United States and Caribbian Powers" (Manchester Guardian vom 30. Mai 1927), der von einem sehr wissenden Beobachter geschrieben ist, so lange wird man dieses Kraftfeld nicht für entspannt halten dürfen.

Da die Untersuchungen von Lautensach in „Geopolitik" und „Bausteinen" leicht zugänglich sind, und seine schlagende Auseinandersetzung mit den in Mittelmeeren vorangegangenen europabewußten Experimenten dort leicht eingesehen werden kann — (wozu jeder ernsthafte geopolitische Arbeiter ohnehin greifen muß) —, darf diese Auseinandersetzung den Schwerpunkt auf die dort noch nicht erörterten Spannungen legen und zunächst mit der noch bestehenden, latenten zwischen „United Staates" and „Caribbian Powers" abrechnen, für die Lautensach eine vortreffliche Tabellen-Übersicht gegeben hat.

Vorausgeschickt aber muß werden, daß natürlich jede Abrechnung im Raume zwischen so ungleichen Kräften aussichtslos für den Schwächeren wäre, wenn nicht hinter ihm die größere Rassenvitalität Lateinamerikas und seiner Rassenmischungen in deren Raum-Optima, ungeheure Zukunftsmöglichkeiten in Pflanzenkleid und Bodenschätzen, und zuletzt die großen weißen Gentlemen der spanischen Rasse, wie Argentinien mit seinem siebenmal größeren Raum

Digitized by Google



Nr. 67 Spitzbergen

Digitized by Google

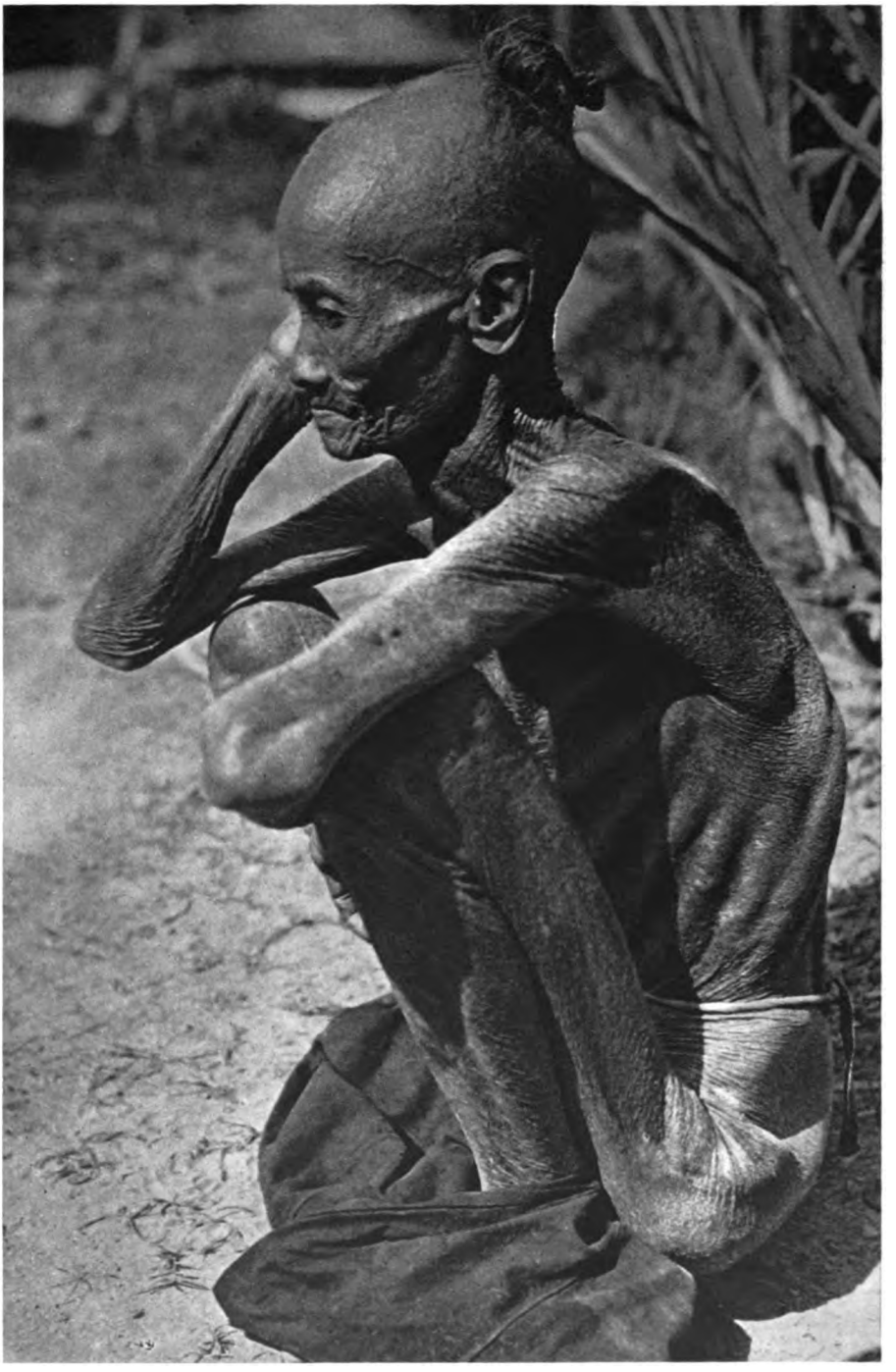
als das Deutsche Reich, wenn auch heute nur einem Siebtel seiner Bevölkerung, das langgestreckte Chile und das weiträumige Zukunftsland Brasilien mit jetzt schon 40 Millionen Einwohnern stünden; von Mexiko ganz abgesehen, das wohl leicht in seinen vitalen Punkten zu besetzen, aber – wie seine Geschichte zeigt – außerordentlich schwer zu befrieden und festzuhalten ist, an dem wahrscheinlich, selbst ohne Hilfe von außen, die Auffaugungskraft der Vereinigten Staaten erlahmen würde, was sie aus zweimaliger Erfahrung wissen.

Wer aber sind die von den Auffaugungs-Vorgängen unmittelbar Betroffenen, was nennt der Kundige im Manchester Guardian „Caribbian Powers" sehr treffend karaibische Mächte; sicher ist es Mexiko mit wichtigen Teilen, wie die Vereinigten Staaten auch. Aber ausschließlich wird man wohl nur Cuba, Haiti und San Domingo, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Columbia, Venezuela so nennen dürfen, die mit ihren Kulturseiten gegen die Karaibensee offen liegen, während Guatemala durch seine mexikanische Flanke und vor allem das gleichfalls mit Jamaika dort eingeschlossene Britisch-Honduras gegen die Karaibensee einigermaßen gedeckt ist, während Salvador, an den Pazifik gelehnt, dort Rückendeckung hat.

Gewiß werden die Breite, mit der die Vereinigten Staaten politisch und wirtschaftlich von diesen Gebieten Cuba, Haiti, San Domingo gänzlich, Nicaragua schon fast ganz verdunkeln, und das Gewicht ihrer wirtschaftlichen Ausdehnung in Costa Rica, Honduras, Columbia und Venezuela den Rest von Unabhängigkeitssinn in den übrigen Staaten mit Recht zur Wache aufrufen: während der Vorgänge in Nicaragua hat sich das in Guatemala, Costa Rica und Honduras, wie in Cuba gezeigt, während Salvador den Nicaraguanern aus innerparteipolitischen Gründen in den Rücken fiel. Die erste Regierung F. Roosevelts zog sich freilich klug zurück. Selbst der wahrlich nicht mehr sehr selbständige Kongreß von Panama suchte die Vertrags-Ratifikation zu verschleppen, die den kleinen, aber wichtigen Staatsstreifen am Kanal so gut wie aller Souveränitätsrechte beraubt und ihn zu Kriegserklärungen einfach an die gleichartigen Entschlüsse der Vereinigten Staaten bindet.

Das Auftreten von Präsident Coolidge, der in einem Kreuzer nach Havanna fuhr, der den Namen des ersten, der lateinamerikanischen Kultur entrissenen Staates „Texas" trug, und an der Stelle ankerte, wo vor rund 30 Jahren die „Maine" als Opfer amerikanischer Unordnung, nicht spanischer Minen, in die Luft flog und das Signal zum Ausbruch gegen Alt-Spaniens Reststellung als Kolonialmacht gab, war, äußerlich wohlvorbereitet, ein Erfolg. Latein-Amerika wagte nicht seinen Groll zu zeigen, außer bei der Zeremonie der Flaggenhissung der 21 amerikanischen Staaten; und seine Großen: Mexiko, Chile und Argentinien ließen es – jeder auf seine Weise behext – im Stich.

Digitized by Google



Nr. 105 Chinesischer Kuli
mit den typischen Erscheinungen übermäßigen Opiumgenusses

Digitized by Google

Nr. 106 England wehrt sich mit seiner Polizei gegen die Gefahren des Hafenviertels

Nr. 107 China verwendet Plakate, um der Rauschgiftseuche entgegenzuwirken

Digitized by Google

Aber deshalb arbeiten doch die geopolitischen Ausgleichskräfte weiter. In Buenos Aires 1936 kamen sie zur Geltung. Die Gefahr einer inneren Umschichtung der Bevölkerung unter einer schmalen weißen, nordischen Herrenschicht, des Zusammenfallens von Rassen- mit Klassen-Scheidungen, wie sie sich schon in Brasilien zu bilden beginnen, ist im Süden der USA. groß; welche Rolle dabei die bis zu 26—92 % gehenden farbigen Einsprenkelungen des ganzen Umzugs des amerikanischen Mittelmeeres spielen werden, ist ganz ungewiß; und etwas von der eigenartigen Spannungsfärbung des australasiatischen Mittelmeeres liegt auch im amerikanischen sicher vor.

Aber im amerikanischen Mittelmeer ist der Umzug des Kraftfeldes ganz genau geographisch erfaßbar: beim australasiatischen Mittelmeer sind Umfang und Grenzen im Gegensatz zu den beiden anderen strittig und die Frage ihrer Festsetzung ist von größter politischer „Aktualität".

Denn das australasiatische Mittelmeer ist — (wie schon der erste Blick auf die Karte beweist) — allerdings ein Zerrungsraum erster Ordnung. In den Benennungen schon drückt sich das Empfinden für seine politischen Übergangszustände aus. Australasiatisches Mittelmeer, Indochina, Indonesien, Insulinde, Malaysia ..., das alles sind Namen, in denen schon das Fehlen einer festen Begriffs-Bestimmungsmöglichkeit eingeräumt, zugestanden wird. Dem Ostasiaten vollends ist dieser Teil schlechtweg „Nan-Yo", der Südozean; sein Südseebegriff deckt sich mit dem weiter östlich liegenden euramerikanischen nicht.

Mehr und mehr bildet sich für die Halbinsel an der Malakka-Straße die Bezeichnung „Malaya" heraus und schon trägt ein großes Schlachtschiff diesen Namen. Hier liegt tatsächlich wohl das Zentrum des Hauptwanderfeldes der Malaien, die als Malaio-Mongolen bis Sachalin und zu den Kurilen, als Malaio-Polynesier bis ans Ende der Inselwolken, vielleicht über den ganzen Pazifik hinwegreichten, aber auch in den Indischen Ozean als Hovas bis Madagaskar, als Singhalesen bis Ceylon. Scheinbar an einzelnen Stellen sich in Trägestauungen der Volksvermehrung fügend, haben sie an anderen, in Java, in Japan ungeheure Fähigkeit zur Vermehrung gezeigt, sich in einem Jahrzehnt in den Philippinen verdoppelt und scheinen nur vor den Chinesen, stellenweise den Südindern an Rassenvitalität zurückzustehen. Diese Fähigkeit der inseln-erfüllenden Rasse und der große Eigenwert ihres insularen Lebensraumes, wie Sumatras, Javas, Borneos, der Philippinen, des japanischen Inselbogens, machen dieses Mittelmeer ungleich komplizierter als die beiden andern; viel unmittelbarer sind große Randmächte ozeanisch an ihm beteiligt; so geht es unmittelbar als Kraftfeld großen Spannungen entgegen. Denn die Dynamik und Geopolitik des australasiatischen Mittelmeeres ist — im Gegensatz zum romanischen und amerikanischen — von der Geopolitik des Indischen

Digitized by Google

und Pazifischen Ozeans nicht zu trennen, da es mit beiden durch nicht abscheidbare, sogar morphologisch übergreifende Übergangsräume zusammenhängt; es ließe sich politisch-geographisch durchaus eine in Kultur, Politik und Wirtschaft mit dem Atlantischen, wie mit dem Indischen oder Pazifischen Ozean gar nicht zusammenhängende, romanische oder amerikanische mittelmeerumspannende Bildung denken; im australasiatischen Mittelmeer ist das eine Unmöglichkeit, schon in der Zeit der nur durch Ruder und Segel bewegten Schiffe der „schweifenden Menschen" (Orang malaiu). Damit vollzieht sich an dieser Stelle der Übergang von der Geopolitik der Mittelmeere zur Geopolitik der Ozeane; er führt notwendig weiter zu dem Gegensatz zwischen jener Kultur, Macht und Wirtschaft, die mit dem „Oceana"-Gedanken, wenn auch in zwei getrennten Machtformen, den Anspruch auf eine Einheit durch das ganze Weltmeer hin behauptet und der einzigen Stelle, wo sich – freilich noch im Verhältnis von 3 : 10 – die Kernbildung eines künftigen Widerstandes gegen dieses weltumspannende und weltverflachende System vielleicht erkennen läßt, im Widerstand des japanischen Macht- und des chinesischen Kultur-Gedankens gegen diese Weltnivellierung, namentlich ab 1937.

Zwischen beide ist vielleicht noch das Verschwinden eines hypothetischen Pufferraumes einzuschalten, die ozeanische Verflüchtigung der noch bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts geglaubten „Terra Australis", des großen Südkontinents; und es bleibt ein Streifblick auf Macht und Wirtschaft im nordpolaren Mittelmeer zu werfen, das immer mehr von seiner Rolle eines arktischen Ozeans abgesetzt, aber auch immer mehr politisiert wird. So darf man es vielleicht nicht ganz bei einer Geopolitik der Mittelmeere außer acht lassen, sondern sollte es wegen der Versuche, die Sowjets von der Schutzanlehnung an die polare Anökumene abzudrängen und ihrer Gegenwirkung in der Spitzbergen-, Grönland- und Wrangellandfrage, der Leitung der Polarflüge und nordlichen Durchfahrten flüchtig vergleichend mitbetrachten.

In Wirklichkeit trägt das nördliche Polarmeer, Arctic Ocean – (nur in einer Tiefschau mit dem Nordpol als Mittelpunkt in seinem Umzug richtig zu werten) –, heute in seinen eisbedeckten Seeräumen politisch völlig an Vereinigte Staaten, Sowjets, Norwegen, Grönland-Dänemark, Kanada verteilt – trotz seiner Größe (18,55 Millionen qkm, oder 3,5 % der Erdoberfläche nach Vanse) –, politisch oder geopolitisch weit mehr den Charakter eines Mittelmeeres, des größten unter ihnen, als den eines Ozeans, der weit eher jenem letzten „Okeanos-Rest" in der hellenischen Auffassung zukommt, der zusammenhängend den antarktischen Kontinent umfließt.

Die Nichtanerkennung der Spitzbergen-Lösung durch die Sowjets, der norwegisch-dänische Grönlandstreit, der Flaggenstreit auf Wrangelland (US.-Amerika, Sowjets, Kanada) – [wo es durch Kämpfe um große Wirt-

Digitized by Google

schaftswerte, wie Fischereirechte, Kohlenlager, Flugstützpunkte jederzeit wieder zum Aufflackern nicht ausgetragener Rechtsfragen kommen kann] —, alle diese Reibungen zeigen, daß mit der heutigen Überwindung der wohnfeindlichen Landschaften durch neuzeitliche Technik und mit der zunehmenden Raumenge der Erde auch dieses Mittelmeer dem Ringen um Lebensraum zugänglich geworden ist; O. Baschin weist in seiner Berichterstattung aus der Arktis[1]) zutreffend auf deren Besitzwert hin, wie schon früher Rüdiger auf Grund seiner höchst persönlichen Erfahrungen in Spitzbergen.

Die anderen Mittelmeere der Erde aber zittern nur an einer einzigen Stelle durch zusammenhängende Großformen in ihren politischen Fragen mit einer seismischen Spalte bis an jene entlegenen Machtfernen hindurch: da, wo die ostasiatischen Zerrungsbögen mit ihrem vieldeutigen, symbolischen Namen vom warmen Wandermeere der Malaien durch 160 Millionen rasseverwandter Menschen, den weißen Herrschaftsgürtel beider gemäßigten Zonen durchbrechend, hinreichen vom Äquator zum Pol!

---

[1]) Geopolitik 1924, S. 510—517.

Digitized by Google

XXI

„Oceana"

„Oceana", der Name, mit dem wir die notwendige und berechtigte Betrachtung über die weltmeerumspannende Ideen-Kultur-Macht, Stil- und Wirtschaftsgemeinschaft der britischen Sprache überschreiben, ist verhältnismäßig spät geprägt worden, nämlich von James Anthony Froude (1818–1894) gegen Ende seines Lebens in „Oceana" oder „England and her colonies" (London 1886 und 1898). Er war ein typischer „Victorianer" (denen Galsworthy den Grabgesang schrieb), aber kein kämpfender Imperialist, sondern eher Grübler, Skeptiker, Ideen-Ringer, doch einer von den Menschen, die Schöpfer-Werkzeuge für Kulturgemeinschaften schmieden können. Victorianer, wie er, war auch James Bryce, der den „Oceana"-Gedanken auf die Vereinigten Staaten so weit übertrug, als es Menschen noch tun konnten und so bewirkte, daß seine Lebensarbeit (1837–1922) [gekrönt durch seine Botschaftertätigkeit in Washington von 1907–1913], wissenschaftlich gipfelnd in den Werken: „American Commonwealth" 1888, Impressions of South Afrika 1897, Moderne Demokratien[1]) gerade in der entscheidenden Belastungsprobe „Oceana" um Raum, Reich, Volk und Wirtschaft der Vereinigten Staaten erweitert fand, wozu die Arbeit seiner Freunde Acton, Morley, das in seinem Geiste geschriebene „Imperium et Libertas" von Bernard Holland (das so viel beitrug, die Südafrikanische Union zu schaffen und Kanada in seinen Krisen beim Reich zu halten) das Beste getan hatte.

In der Stunde der Krise, der höchsten Belastungsprobe also, umspannte „Oceana" fast den ganzen „Okeanos" und das fehlende Stück hatte kluge Bündnispolitik hinzugefügt, – während sich Zentraleuropa nie den ungeheuren Druck panozeanischer Gegenmacht klargemacht hatte. Wie aber war diese Macht gefügt? Verhieß sie Dauer? War sie noch einmal zu einer solchen Anakonda-Leistung zu bringen?

Singapore, Suez, Panama haben wir als die wichtigsten Schwellenlandschaften zur Scheidung zwischen mittelmeerischer und ozeanischer Geopolitik erkannt. Ein Überblick über die Kraftlinien der Mittelmeere zeigte uns auch, daß die britische im amerikanischen Mittelmeer zum Zusammenziehen

[1]) Deutsch 1923, Drei-Masken-Verlag, München.

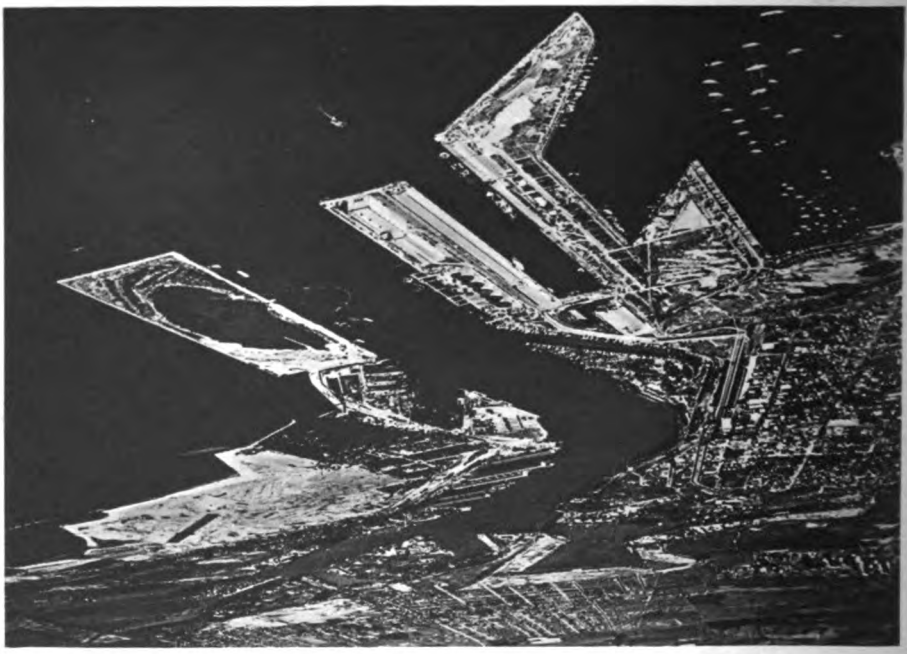
Digitized by Google

Nr. 108 Ellis Island, die Einwandererstation von New York

Nr. 109 New York aus 8000 Meter Höhe

Digitized by Google

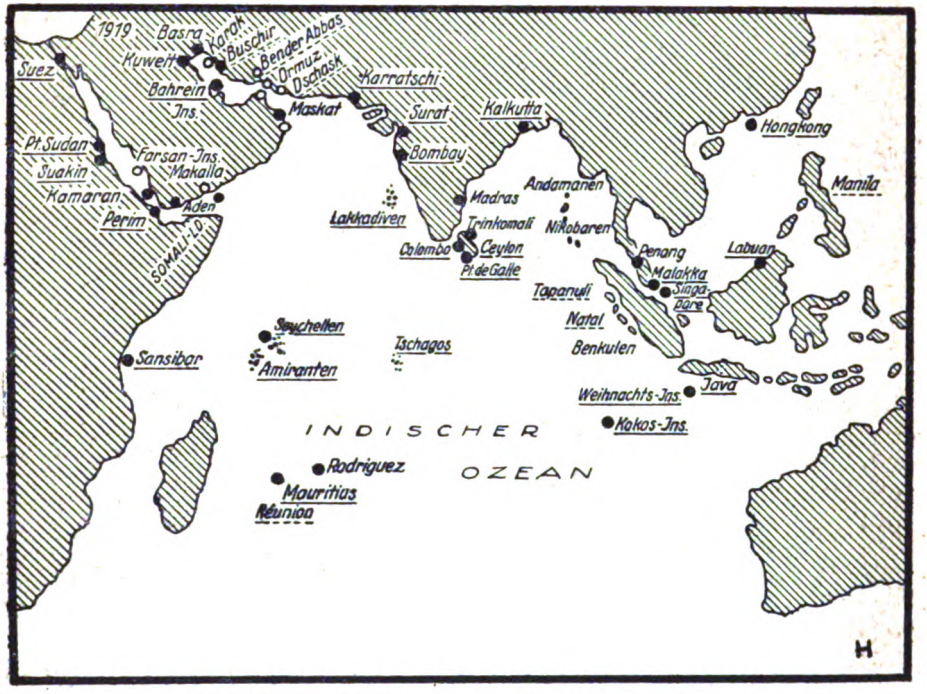
Nr. 110 San Francisco mit der neuen Brücke über die Oakland-Bay
Die hier als noch im Bau befindlich dargestellte Brücke ist inzwischen fertiggestellt



Nr. 111 Long Beach, der Hafen von Los Angeles
Über 60 % der Bevölkerung Kaliforniens
wohnen in diesen beiden Großstädten am Meer

Digitized by Google

eines weltumſpannenden ozeaniſchen Ringes völlig verſagt, daß aber — wenn ſie will — die amerikaniſche hier mit voller Wucht einſpringen kann. Wir glaubten weiter im Gegenſatz zu dieſen Hauptſchwellen an den alten Säulen des Herkules, die von Gades und Tarteſſos, Rom und Karthago bis 1919 geradezu als Sinnbild ozeaniſcher und mittelmeeriſcher Seeherrſchaft galten, ein Zurückſinken wahrzunehmen — gleichviel, ob ſie nun bei Gibraltar und Ceuta-Tanger, oder etwas weiter öſtlich gelegen haben mögen. Die ſpaniſchen Vorgänge 1936/37, das britiſch-italieniſche Mittelmeer-Abkommen 1937 ſind Beweiſe.



Nr. 68 Die Machtballung um den Indiſchen Ozean

Dafür drängt in Suez und Singapore fremde, farbige Raſſen-Emanzipation ſtürmiſch an dieſe Schwellen heran, die in Panama erſt latent ſichtbar wird. Wie wirkt dieſer Wandel auf den „Oceana"-Reichs-Gedanken? Offenbar in dem Sinn, daß die zuſammenhaltende Kraft in Panama, bei einem geneigten Amerika, ſtärker iſt, an den Schwellen der Monſunländer viel ſchwächer, daß alſo trotz dem Raumverhältnis von 40,941 Millionen und 478½ Millionen Einwohnern des britiſchen Reiches zu den 10,177 Millionen qkm und 144½ Millionen Einwohnern des US.-amerikaniſchen das letztere geopolitiſch

Digitized by Google

viel, viel stärker ist, obwohl es auch bereits 23,7 % rund ein Viertel seines Gesamtareals, mit über 1 856 000 qkm und fast 13 Millionen Einwohnern überseeisch getrennt hat – wenigstens bis 1945.

Aber natürlich fehlt es weit an dem grotesken Mißverhältnis des Kerns von 313 082 qkm und 47½ Millionen Einwohnern zur Reichsmasse des britischen Mutterlandes, woraus sich die Entgliederung in Dominien von 1926, der Gestaltwandel vom 3. zum 4. Reich selbsttätig erklärt. Darf aber ein so kluger amerikanischer Journalist wie N. Peffer schon nach dem Weltkrieg sagen: „Das britische Reich als imperialistisches Gebilde ist so tot, wie das von Rom?"

Was uns in seinem Nachkriegsbuch Dix über die Umrandung des Indischen Ozeans in dessen Geopolitik in die Karte zeichnet, scheint eine solche Auffassung Lügen zu strafen. Aber wir haben, die Geopolitik des Indischen Ozeans weiterverfolgend (eines halben im Gegensatz zu beiden anderen, der aber in seinem Nordteil deshalb den ersten bewältigten unter den Ozeanen zeigt), Indiens Swaraj und Australiens, wie Südafrikas wachsendes Selbstgefühl mitverfolgt.

Wir haben gesehen, wie aus jenem stattlichen Machtgebäude klug vorbauend ein rein ozeanischer Streifen mit den Inseln des Indischen Ozeans, Ceylon, Malaya losgelöst und eigens ausgebaut wurde, wie sich in Ägypten, in Arabien, in Indien, nun auch in Malaya, Malaysien, Insulinde neue Ansätze formten, und wir erkennen den scheinbar so einheitlichen Machtbau in Einzelbestandteile von ganz verschiedener Haltbarkeit aufgelöst, in vollem Gestalt-Wandel.

Wie stark ist das geistige Band, das Festhaltenwollen am gemeinsamen Bauplan für Oceana an dieser Stelle? Gibt uns vielleicht Aufschluß, was uns der uralte „Atlantis"-Gedanke von einem dort versunkenen Erdteil verrät? Beide Angelsachsenmächte zusammenwirkend haben zweifellos im Nordatlantik eine gemeinsame Streifenherrschaft, die im Norden der Eisrand, im Süden das südlichste Spiel des Golfstromes begrenzt, und im Südteil des Pazifischen Ozeans einen Streifen, der sich in kühner Torsion von der vagen Begrenzung des Indischen Ozeans über den Äquator hinweg zur Basis des American Quadrilateral schwingt und den schmalen Küstenstreifen Westkanadas, Britisch-Kolumbias einschließt.

Der schmale, von Norden und Süden durch die Vereinigten Staaten in seiner Wirkung beengte und gehemmte pazifische Küstenstreif der kanadischen Dominion scheint freilich den britischen Weltring, nach Osten zu breiter und breiter werdend, zwischen pazifischem und nordatlantischem Anteil allein stark genug zusammenzufügen. Aber in diesem Falle täuscht, wie beim nordasiatischen sibirischen Gegenstück, die politische Flächenfarbe über den Kraftinhalt. Denn dieser Kraftinhalt auf günstigen Weizenböden, geschichtlich erst

Digitized by Google

seit ungefähr gleicher Zeit, dem Beginn des 17. Jahrhunderts, entwickelt, lebt in Wirklichkeit von einem schmalen, mäandernden Siedlerstrom nahe an der südlichen Grenze des weiter nördlich wenig siedlungsgünstigen, dünnbewohnten weiten Raumes. Zudem sind den etwa 10 Millionen Kanadas $3^1/_2$ Millionen höchst vitaler Kulturfranzosen als kompakte Minderheit im Osten eingesprenkelt, mit den Brennpunkten ihres Schicksals in Quebec und Montreal, Städtegründungen einer weitsichtigen, großräumig denkenden aristokratischen Siedlerschicht des alten königlichen Frankreich, dessen Stil noch heute in ihnen nachwirkt.

In Quebecs Los spiegelt sich ihr Kolonialgeschick wieder. Quebec ist 1608 von Samuel de Champlain statt eines indianischen Dorfes an einer für Städtebau einzig günstigen Stelle, dem hier 1¼ km breiten San Lorenzo-Strom und der Einmündung des St. Charles, auf einer Landspitze mit einer 101 m hohen Zitadellenlage (Diamond, das amerikanische Gibraltar) gegründet worden. Quebec blieb mit seinen weltlichen und geistlichen Herrschaftsbauten, seinem Jesuitenkolleg von 1646, seiner katholischen Kathedrale von 1666 eine der überlieferungsreichsten Stätten Nordamerikas, von 1663 bis 1857 die Hauptstadt von ganz Kanada, die aber früh und oft die Kehrseite einer einzigartigen Stadtlagengunst und den daran geknüpften Wechsel des Schicksals gerade bei transozeanischen Anhängseln von Weltmächten erfuhr. Schon 1629 ein erstes Mal von den Briten erobert, 1632 mit ganz Kanada den Franzosen zurückgegeben, 1759 neu gewonnen und 1763 im Frieden zu Paris an England abgetreten, schlug es bereits 1775 die Amerikaner zurück und rettete damit den atlantisch-pazifischen Zusammenhang des wiedererstarkenden britischen Weltreichs, den dieses in Mittel- und Südamerika nicht durchsetzen konnte – trotz Britisch-Honduras, Clayton-Bulwer, Falklands-Inseln und antarktischen Ansprüchen im Süden von Argentinien und Chile.

Die Vormacht der Angelsachsen über das Romanentum ist im Nordatlantik am 13. September 1759 durch die Schlacht von Quebec entschieden worden, in der die französische Geopolitik noch heute vielleicht den Verlust romanischer Weltherrschaft beklagt. Aber nur wenige Jahre später erfolgte die Trennung, der furchtbarste Rückschlag, den Britannien je erfuhr, von dem es für immer die Lehre gewonnen zu haben glaubte, daß es seine Herrschaft „matris, non dominae ritu" üben müsse. Das Dominium Atlanticum zerbrach damit, soweit es nicht durch Kultur- und Stilgemeinschaft auf friedlichem Wege zu erhalten war.

Wie aber stand es mit dem Dominium Pacificum, das bis 1898 – gegen wenige mahnende Stimmen aus Amerika (Hawaii-Doktrin! 1842) formal unbestritten in den Händen Europas als Ganzes wenigstens gelegen war, nachdem zunächst, von 1513 ab für siebzig Jahre, Spanien ein Monopol auf-

Digitized by Google

gerichtet zu haben glaubte, das ihm kühne britische Seehelden (Drake, Anson, Cook) entrissen. Britisch-deutsche Zusammenstöße waren es hier, die Europa an dritte Stelle brachten.

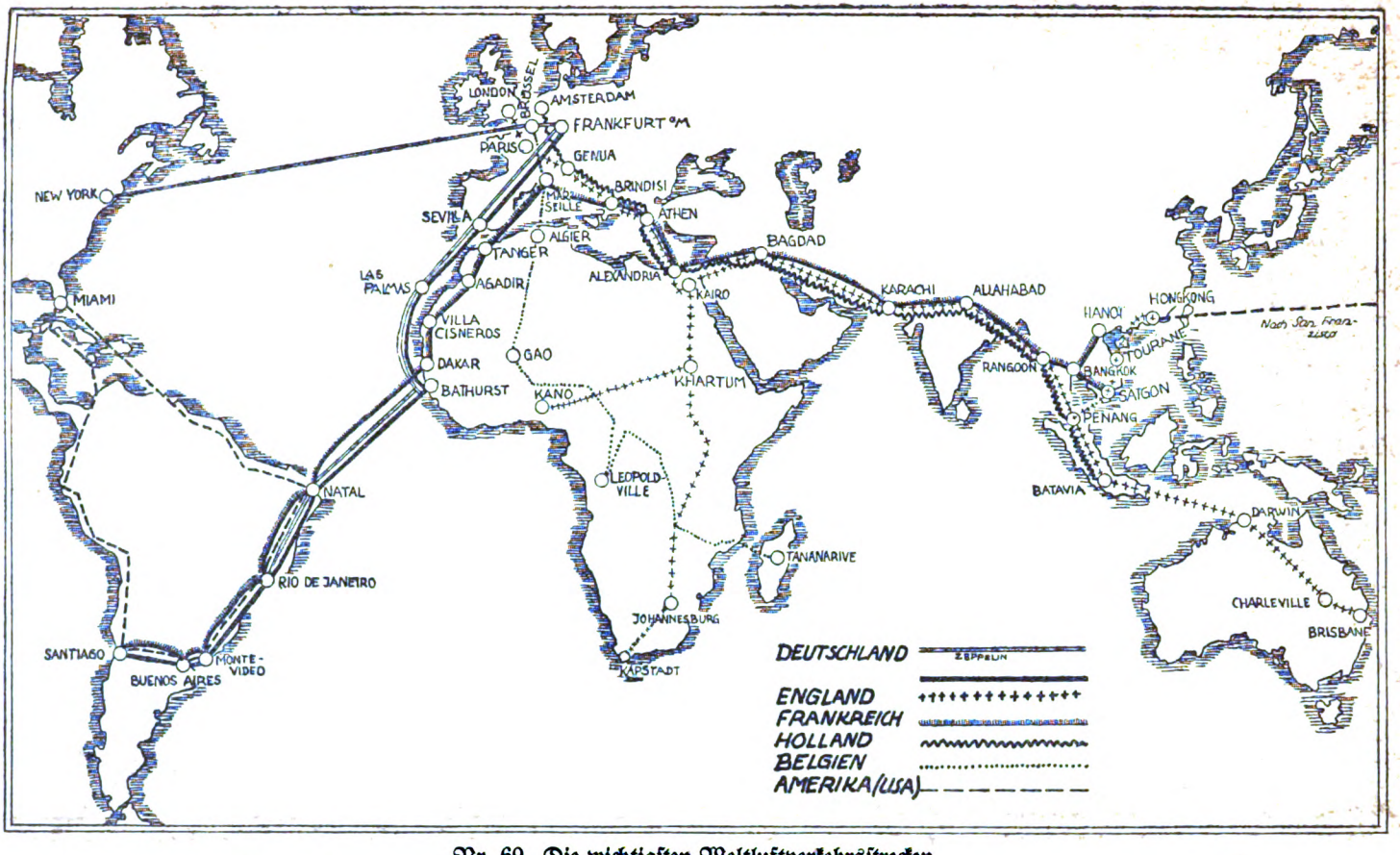
Aber, als er die Flurbereinigung in der Südsee anbahnte, die wir bereits oben behandelt haben, machte sich der ältere „Oceana"-Reichs-Typ zum Vollzugs-Organ einer Bewegung, die im weiteren Verfolgen für seinen eigenen Bestand unheilvolle Wirkungen üben mußte. Er weckte bei den Anliegern nicht nur des Pazifischen, sondern auch des Indischen Ozeans die Vorstellung eines ozeanischen Anlieger-Rechts, wie sie nicht nur in den weißen Dominien, sondern auch den indischen Flottenforderungen zutage trat. Er schuf der Freiheit der Meere — (die sich in kritischen Lagen gegen eine „Oceana"-Vormundschaft selbst „matris, non dominae ritu" wenden mußte) — zwei Vorkämpfer, die nicht mehr zu Boden geschlagen werden konnten, weil der eine — aus eigenem Blute — zu gleicher Flottenkraft erstarkt war und auf amerikanischem Boden das furchtbare Pfand Kanadas in der Hand hatte, der andere — zwar auf dem Papier bis Ende 1936 auf das Verhältnis 3 zu 5 beschränkt — doch örtlich so stark war, daß die im romanischen Mittelmeer getrennt gegeneinander ausspielbaren Kräfte gleicher Stärke im australasiatischen Mittelmeer nur bei voller Entfaltung der angelsächsischen Kulturgemeinschaft im Schach zu halten waren.

Aber die Möglichkeit, diese Seite des Oceana-Gedankens gegen überseeische Sachsengängerei, z. B. gegen Wanderfreiheit und Wanderrecht farbiger Anlieger, jederzeit zum Spielen bringen zu können, bedingte ungeheure Opfer „an Gesicht", wie die Ostasiaten sagten. Und 1927 in Genf wurden diese Opfer zu hoch geschraubt. Der überspannte Bogen sprang und niemand vermag zu sagen, ob er wieder die alten Spannungen verträgt, wenn er geleimt ist, wie es 1930 in London versucht wurde, und für eine Atempause von 1931—1936 erreicht schien.

So bleibt augenblicklich nur übrig, den status quo der durch gesicherte Hochstraßen, Stützpunkte „stepping stones", die Machtlinien der Kabel festgelegten transozeanischen Machtkonstruktionen abzuwerten — die wir namentlich durch das Ringen zwischen den ölreichen Ölverschwendern in den Vereinigten Staaten und mit dem meisterhaft um Streckung seiner zu knappen Öldecke kämpfenden älteren, britischen Reichstyp, zwischen Standard Oil, Anglo-Persian, Royal Dutch Shell, auch französischen Monopol-Anläufen, lateinamerikanischen Ölschutz-Gesetzen durch Öldunst (Smell of oil) verschleiert sehen.

Kabellinien pflegen mit ihren markanten Strichen reinliche verfolgbare Machtzeichnungen durch diese Schleier anzuzeigen. Aber die Machtlinien von heute fallen schon nicht mehr mit den Kabelnetzen von gestern zusammen.

Digitized by Google



Nr. 69 Die wichtigsten Weltluftverkehrsstrecken

Deutschland:
Zeppelindienst:
Frankfurt a. M.—New York . . 7 600 km
Frankfurt a. M.—Rio de Janeiro . 11 300 „
Flugdienst:
Frankfurt a. M.—Santiago (Chile) 15 300 „

England:
London—Brisbane (Australien) . . 20 500 km
London—Johannesburg (Südafrika) . 11 500 „

Frankreich:
Toulouse—Marseille—Santiago . . 14 500 „
Marseille—Saigon (Hinterindien) . 12 500 „

Holland:
Amsterdam-Batavia (Niederl.-Indien) 14 500 „

Belgien:
Brüssel—Leopoldsville—Tananarive (Madagaskar) . . . . . 12 000 km

USA.:
San Franzisko—Honkong (China) . . . 13 700 „
Miami—Santiago—Buenos Aires—Rio de Janeiro—Miami und umgekehrt, jeweils 18 000 „

Digitized by Google

Denn der Nachrichtenverkehr hat sich in den Funkwellen neue Mittel geschaffen, Fahrt und Flug fangen an, sich in den Wegen viel ausgesprochener zu trennen als man noch bei den letzten Erdrundflügen für möglich hielt; und damit ist der Lagenwert-Wandel vieler Stützpunkte, der schon durch den Übergang von der Segel- zur Dampfschiffahrt mit der Kohle, durch den Übergang zur Ölfeuerung neue Antriebe erlebte, wieder vor ganz neue geopolitische Prognosen gestellt.

Ein großer Teil des transozeanischen Streu-Inselbesitzes ist zu lästigen und kostspieligen Anhängseln geworden, die mehr kosten als bringen und nur bei vorübergehenden Ausnahmslagen plötzlich etwa als Alkoholschmuggel-Zentralen (wie Bahama) oder Anhaftestellen revolutionärer Zellensysteme Bedeutung gewinnen. So einfache transozeanische Machtkonstruktionen gewinnen wieder an Wert, wie das American Quadrilateral des Pazifischen Ozeans, die kühle Abschnürung des amerikanischen Mittelmeeres, die japanische Küstenmeersperre in drei Stadien, die von Admiral Sakamoto so ruhig und sachlich behandelte Verwandlung der Japan-See in einen japanischen Teich (in dem hilflos Wladiwostok, das Friedenspfand zappeln würde, wenn, ja wenn es nicht ein so bedenklicher U-Boot-Hafen und Fliegerstützpunkt wäre). Die sehr komplizierten Systeme, wie das des romanischen Mittelmeeres, nötigen zu einem komplizierten diplomatischen Spiel, bei dem viel zu viel verschiedene Eisen ins Feuer gelegt, aus ihm genommen, am Rand bereitgehalten werden müssen, als daß es im Zeitalter der Demokratien, das Bryce so schön schildert, noch für Massen und mehr innenpolitisch eingestellte Führer übersichtlich wäre. Damit gleitet das ältere „Oceana"-Reich aber in die Hinterhand, die derb aufstrebenden neuen Wettbewerber erhalten Vorsprünge; die pazifische britische Diagonalzerrung zwischen Vancouver und den australischen Stützpunkten ist bei der vielfältigen Bindung der pazifischen Dominien des Britenreichs viel schwieriger als die einfachen amerikanischen und japanischen Machtlinien.

Aber gegenüber deren derberen, hauptsächlich im pazifischen Gebiet überlegen scheinenden Wirkungen wirft das ältere „Oceana"-Reich seine unvergleichliche außenpolitische und geopolitische Schulung, seine Ausgleichs-Überlieferung noch sehr oft erfolgreich in die Schranken.

Eine seiner meisterhaften Bildungen ist dabei unzweifelhaft die macht-, kultur- und wirtschaftspolitische wie verkehrstechnische Durchorganisation des zirkumpolaren antarktischen Okeanosrestes durch das britische Reich. An dieser Stelle der Erde ist „Oceana" noch ganz unbestritten erdumspannend, und das Abfangen des Geschwaders Spee an den Falklands-Inseln, der Emden an der Keeling-Insel, zeigten in der seestrategischen Praxis, welchen Nutzen eine solche beherrschte Auffangzone im Süden aller Erdteile hat, die

Digitized by Google

eben der Träger des „Oceana"-Gedankens vor allen anderen Mächten der Erde begriff und organisierte.

Hier liegt ein Raumgedanke von ähnlicher Größe vor, wie ihn die Führer des russischen Volkes im 18. und bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts hatten, als sie durch Sibirien hindurch längs der Anökumene vorstießen und den Nord-Pazifik umrandeten, als Murawiew Amurski gegen alle Diplomatenverbote Wladiwostok gründete, Krapotkin als Kosakenoffizier nach dem Fernen Osten ging.

Man beachte nur von einer Karte, die vom Südpol als Mitte ausgehend, die Südausläufer der drei Erdteile noch erreicht, wie hier eine weltumspannende britische Hochstraße läuft, die jederzeit von den getrennten Ozeanflächen aus erreichbar ist, verkehrstechnisch durchgeht, und wenigstens eine freie Machtbahn garantiert, auch wenn Indien in vollem Aufruhr wäre, nur die ozeanische Kolonien-Gruppe im Indischen Ozean noch hielte und Australien bedroht bliebe. Dann erfährt man, was britische Seeraum-Prophylaxis ist und erkennt, warum es immer wieder, links und rechts, Menschen gab, die neue Ideen- und Raumstützen zum „Oceana"-Bau, auch in Zeiten der Ermattung, des Vorwaltens der „Little-Engländer", beitrugen.

B. Das Aufdämmern des pazifischen Zeitalters bis zum Nachkriegs-Zusammenbruch der westmächtlichen überseeischen Führung bei der Europäisierung der Erde

Von Trafalgar 1805 bis zur Konferenz von Washington 1922 war „Oceana" – als Idealname des weltmeerweiten britischen Reiches von Froude geprägt – mit dem Hintergrund der britischen Seemacht bei der Europäisierung der Erde auf überseeischem Wege, zuweilen angefochten, bedroht, aber schließlich immer wieder seine Linie haltend, Führerin an erster Stelle gewesen. Noch 1919 war die Umrandung des Indischen Ozeans – eine Rückkehr zum Ausgangsraum überseeischer Politik – vielen als eine ozeanumspannende Vollendung erschienen; die Spuren der beginnenden Entgliederung wurden über dem Glanze des scheinbaren Enderfolges übersehen. Aber schon 1920, als die Nachkriegskonjunktur zu verebben begann, stieg die Frage empor: wer tritt an Oceanas Stelle, als klar wurde, daß die größte festländische Raumballung der Sowjets und die raumweiteste, rein insular abschließbare, doppelozeanische Wirtschaftsmacht US.-Amerika sich der Einfügung in das status quo-Gewebe des Völkerbundes entzogen und dessen

Digitized by Google

Ohnmacht in der Neuen Welt wie unter den Anliegern des Pazifischen Ozeans sich rasch enthüllte.

Die weitesten Zukunftsträume der Erde zu Land und zur See hatten sich dem Oceana-Einfluß entrungen; sie wollten ihr künftiges Schicksal ohne jede westeuropäische Führung möglichst autarkisch aus den eigenen Daseinsbedingungen gestalten. Der größte einheitliche Teilraum der Erde, der Große Ozean, in dem sie alle aneinander stießen, bot ihnen den großräumigen Spielraum dazu; das pazifische Zeitalter war 1922 aus dem heller und heller werdenden Aufdämmern ins Tageslicht getreten.

Erst mit der Vollerschließung des größten zusammenhängenden Seeraums der Erde zu Massentransport und seiner Überwindung durch Massenverkehr und wirklichen Kulturaustausch rundete sich der Weltverkehr zur Erfüllung seines Begriffes: das begann seit der Mitte des 19. Jahrhunderts — 1837, mit der Dampferlinien-Überspannung, von der auch erst die Flurbereinigung seiner Inselwolken einsetzte. In der vorausliegenden Frühgeschichte entstand die Möglichkeit dazu bewußt erst seit der Auffindung des „mar del sur" auch von seinem Ostufer her im Herbst 1513, und seiner Überwindung 1520 durch Magalhaes Fahrt. Aber viel früher war das größte Meer von Osten der Alten Welt gegen Westen der Neuen Welt zu überschritten worden, und zwar nicht nur an der polaren Enge der Beringstraße, sondern auch in seinen größten Breiten, nur daß wir die Wege und Zeitfristen noch nicht mit Sicherheit nachweisen können.

Einige Zahlen aber stehen doch ziemlich fest — abgesehen von der in mehr als hunderten von Fällen im Laufe eines Jahrhunderts erwiesenen geographischen und nautischen Möglichkeit der Pazifik-Überschreitung mit den technischen Hilfsmitteln der Anlieger, wie sie vor dem euramerikanischen Eingreifen waren. Das sind etwa folgende geschichtliche Zahlen: seit etwa 100 n. Chr. kennen wir die hellenistischen Kattigara-Fahrten: die Erreichung der südchinesischen Häfen durch syrische Seefahrer römischer Reichsangehörigkeit um 166 und 226 n. Chr., jedenfalls zur Zeit der Antonine, nach den malaiischen Wanderungen des 1. und 2. nachchristlichen Jahrhunderts, da sie bereits malaiische Namen „Maniolai" (Grüner Strand) und Segelwege in die geographischen Erkenntnisse der hellenistischen Geographen trugen. Auch wenn wir die etwas in die Frühzeit hinausgeschobenen Regierungsperiodenzahlen der japanischen Staatslegende ablehnen und sehr kritisch im Lichte chinesischer und koreanischer Quellen mit Wedemeyer behandeln, wissen wir doch, daß geraume Zeit vorher, etwa zwei Jahrhunderte vor Christus, ein schweres Rassenringen mindestens dreier verschiedener Rassenzuströme die japanischen Südinseln erfüllt hat, mit Staatenbildungen auf unbestreitbarer Höhe einer gewissen Staatskultur, denen Zuwanderungen aus dem Süden

Digitized by Google

Nr. 112 Stambul

Nr. 113 Konstantinopel mit der Galatabrücke

Digitized by Google

Nr. 114 Die Bucht von Portofino-Santa Margherita

Zwiſchen Meer und Gebirge auf ſchmalſtem Raum zuſammengedrängt, wächſt die Siedlung terraſſenförmig den Steilhang hinan

Nr. 115 Das Haupttor des alten Kaiſerpalaſtes in Spalato

Immer gehen von den vielgegliederten, aber ſchmalen Landſchaften der liguriſchen und dalmatiniſchen Küſte ſtärkſte Anſtöße aus. Nur ſelten vermag dieſer Küſtentyp jedoch zur Eigenherrſchaft zu gelangen. So ſtehen überall die Zwingburgen fremder Herren

Digitized by Google

meerüber vorangegangen waren, die auch über den Riu-Kiu-Bogen Korea erreicht hatten. Spätestens im 4. Jahrhundert wurde von den aus dem malaio-polynesischen Wanderstrom erteilten Vorstößen die Verteilungszentrale Samoa östlich Fiji im 2.–3. Jahrhundert erreicht, von dort aus im 5. Jahrhundert Hawaii, im 9.–10. die Marqueses und 1350 Neu-Seeland. Die Chinesen, von deren erster Flotte 108 v. Chr. berichtet wird, in Korea, wissen wir in Ceylon im 5. Jahrhundert, im persischen Golf, wo 450 Masudi chinesische Fahrzeuge neben indischen im Euphrathafen Hira erwähnt, wo sie vielfach bezeugt sind, an der Mündung des Roten Meeres, in Sokotra, in Sansibar. Gemeinsame Sitten des indischen und südafrikanischen Kulturkreises sind erst in letzter Zeit als vorportugiesisch belegt worden; und als die Portugiesen, seit 1486 um Südafrika herum gegen Indien (1498) und die Straße von Malakka (1511) vorstießen, trafen sie dort auch die Japaner und folgten den sich auf ihre Ursprungsländer zurückziehenden Ostasiaten 1557 nach Südchina, bald darauf nach Formosa, 1542–1549 zuerst mit Abenteurern, dann Händlern und Glaubensboten bis Japan. In den Philippinen stieß die langsam dorthin rollende – noch die südlichen Moros bekehrende – Welle des Islam, die sich durch dessen Seereiche dahin durchkämpfende portugiesische Machtwoge und die über den Pazifik durchgekommene spanische aufeinander. Als Kompromiß entstand die spanische Zentrale in Manila 1572 durch Legaspi; aber schon drei Jahre später, 1575, durchbrach Drake das iberische Monopol im Pazifik und rollte die pazifische Erschließungsfrage neu auf, während die Niederlande sich über die vom Islam überwundene indische, buddhistische Ausbreitungsbewegung in Indonesien hinwegschoben. So wurde der romanisch-nordgermanische Gegensatz Westeuropas in riesigen Ausmaßen in das ganz falsch benannte Meer des Friedens übertragen. Die bisherigen Anlieger aber, die kurz vorher (1275, 1279 und 1281 gegen Japan, 1293 gegen Java z. B. durch Kublai Khan) und gleichzeitig (1587–1589 im Satsuma-Seefeldzug und 1592–1598 im Koreakrieg durch Toyotomi Hideyoshi) weit größere Massen über See bewegt hatten als ihre neuen Bedränger, zogen sich zunächst vor ihnen zurück. Seereiche, wie Ternate und Tidore, ließen sie von deren größerer Angriffslust unter ihren Augen zerschlagen; nur da, wo es um Daseinsfragen ging oder bei besonderer Lagengunst traten Rückschläge zugunsten der Einheimischen auf (Koxinga in Formosa).

Wie wenig rücksichtsvoll die großen asiatischen Reiche ihre Außenfahrer, Außenindер, Außenchinesen, gar Außenjapaner behandelten, dafür gibt es ein klassisches Zeugnis aus dem 18. Jahrhundert von dem großen Enzyklopädisten auf dem chinesischen Kaiserthron: Kien-Lung. Nach dem ersten Chinesenpogrom in Batavia glaubte der damalige niederländische General-

Digitized by Google

gouverneur den auf der Höhe seiner Macht stehenden und entsprechend gefürchteten stärksten und langlebigsten Kaiser der Tatsing-Dynastie beschwichtigen und sich für die ihm getöteten Untertanen entschuldigen zu müssen; aber die Antwort war: „Seine Regierung frage wenig nach schlechten Landsleuten, die ihre Ahnengräber verließen und im Ausland besserem Erwerb nachjagten!" — woraus erhellt, daß sich die Einstellung auch der pazifischen Altkulturvölker zu ihren Außen-Landsleuten seit der Vergrößerung des Menschengedränges an den pazifischen Ufern gründlich geändert hat. Im Zeitalter der kämpfenden orientalischen und euramerikanischen Erschließung aber wagten die Einzelforscher ihre Reisen auf eigene Hand, gleichviel, ob sie als arabische Händler und Geographen, oder als chinesische Pilger auszogen. Nur Reisende von Rang, wie die Poli, vermochte außerhalb der eigenen Landeshoheit etwa der goldene Paß der großen Mongolenkaiser zu schützen oder das unter den großen mohammedanischen Höfen und Islam-Mächten zuweilen — wie bei Ibn Batuta von 1324—1350 — geachtete, zuweilen aber auch, z. B. eben von der indischen Sklavendynastie, gröblich verletzte Gesandschaftsrecht.

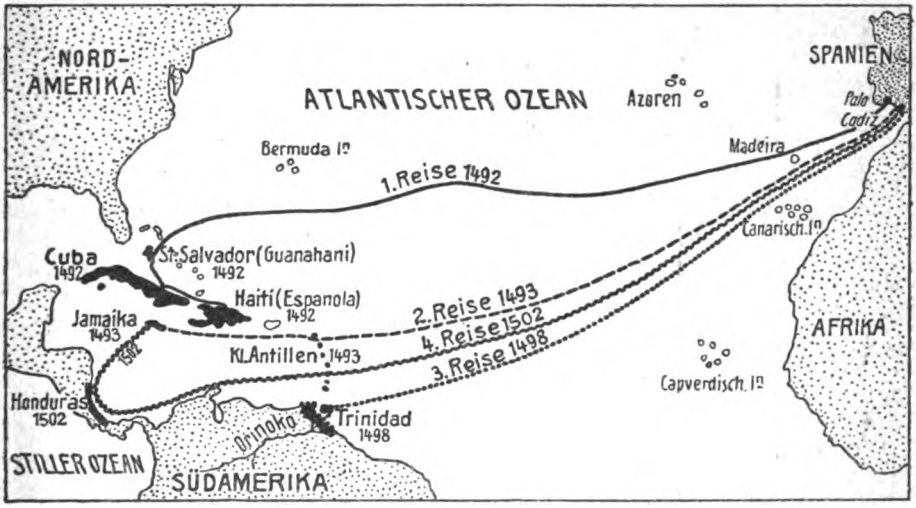
C. Der Atlantik-Graben

In seiner S-förmigen Schlingung zwischen Alter und Neuer Welt ist der Graben des Atlantik, wahrscheinlich der jüngste der Ozeane, auch zuletzt, wenn auch in sprunghafter Entwicklung, aus einer Völkerhemmung zur Völkerbrücke geworden. Durch seltene Zufallsverschlagungen gelegentlich auch in seiner Hauptbreite in historischer Zeit überfahren, von den wagemutigen, aber ungezügelten, zu der hier nötigen Art überseeischer Staatsgründung unfähigen, überindividualistischen Nordmännern auf seiner nördlichen Inselbrücke über Island (874), Grönland (982) zu verschiedenen Zeiten (982, 999, 1000, 1029, 1170, 1285) überwunden, hat er sich für die Wege der Macht doch erst 1492 einem welthistorisch gewordenen Irrtum erschlossen.

Nicht als ob es dem Atlantischen Ozean völlig auch für seine größeren Breiten vor seiner ersten machtmäßigen Erschließung an heroischer Heldensage fehle. Sie knüpft an die Atlantis-Schilderung Platos an und ist neuerdings wieder Gegenstand eines erbitterten Gelehrtenstreites, namentlich im deutschen Schrifttum, geworden. Aber im Gegensatz zum mythischen Zeitalter des Pazifischen Ozeans und der Frühgeschichte des Indischen spielt diese sagenhafte Vergangenheit in den Fragen der heutigen Verteilung von Kultur, Macht und Wirtschaft im Atlantischen Ozean und an seinen Ufern keine Rolle.

Digitized by Google

Auch die normannische Entdeckung Amerikas vor der kolumbischen ist nur eine Teilerscheinung der vom landengen, meergeöffneten Norwegen aus durch Fischerei und Raub in den nordischen Gewässern großenteils folgenlos verpufften Kraft, soweit sie nicht, wie auf Färöer und Island, auf ausreichend weite, kongeniale Landschaft stieß. Für den Indischen und Pazifischen Ozean aber sahen wir das mythische Vorausdämmern vor planmäßig erfaßbarer und niedergelegter Geschichte zu einem Kampf- und Werbemittel unserer Zeit werden, wie z. B. bei den japanischen Südsee-Zusammenhängen oder bei Regenerationsversuchen an malaio-polynesischen Rassen, wie in der Maorifrage auf Neu-Seeland, auf Hawaii und Samoa, Tonga und Fiji, und im



Nr. 70 Die Reisen des Kolumbus

größeren Stil in Indonesien-Insulinde oder im indischen Anspruch auf Süd-Ost-Afrika als „Indiens Amerika". Ähnliche Züge fehlen vollständig im politischen Bilde des Atlantischen Ozeans; es müßte denn in Zukunft die Flugüberquerung zu Neukonstruktionen in dieser Richtung führen. Denn die Isolierungsversuche und Verselbständigungsbewegungen des iberischen atlantischen Inselbesitzes in neuester Zeit (Madeira, Azoren) knüpfen bereits an die Zeiten unmittelbar um die kolumbische Amerikafindung an.

Deshalb bedeutet die Zeitspanne vom 3. August 1492 (Ausfahrt der drei Karavellen des Kolumbus von Palos) bis zum 12. Oktober früh 2 Uhr (Sichten von Guanahani; Watlings-Insel) für den atlantischen Raum etwas ganz anderes, als etwa für den Indischen Ozean die Zeitspanne vom 18. November bis 17. Dezember 1497 bedeutet, mit der Umrundung des südlichsten

Digitized by Google

Afrika durch Vasco da Gama zum Indischen Ozean, den lange vor ihm schon andere Vertreter großer mittelmeerischer Mächte befuhren: Admiral Nearchos, und der Verfasser des ersten Monsun-Periplus, die römischen Syrer, die sich in Südchina als Gesandte der Antonine ausgaben, die Brüder Poli, deren vielgewandter Sohn hohe Beamtenposten Kublai Khans bekleidete; oder für den Pazifischen Ozean das Hineinschreiten Nunnez de Balboas am St. Michaelstage 1513 oder selbst die Durchquerung von Fernando da Magalhaes 1520/21, der auf einer uralten Austauschlinie nur in anderer Richtung fuhr.

Denn die von Kolumbus vorgezeichnete Fahrtrichtung schuf eine völlig neue Kulturmacht- und Wirtschaftslinie der Menschheit, wenn auch aus einem großartigen Irrtum heraus, — Asiens Ostküste, das Goldland Zipangu zu suchen — in dem ihr Begründer starrsinnig gegen den Augenschein verharren wollte; sie traf auf ein neues mittelmeerisches, aber zum Ozean wenigstens einseitig offenes Kraftfeld der Zukunft, das gerade vorher durch eine Völkerverschiebung erschüttert worden war und pazifikwärts durch zwei im Wesen pazifische Kulturreiche relativ neuer Gründung auf alter Basis begrenzt wurde, das der Azteken in Mexiko und der Inkas in Peru.

Weit eher kann der Leistung von Christoph Kolumbus die Alfonsos d'Albuquerque verglichen werden, der mit dem größten Scharfblick unter den iberischen Führern die indische Welt betrat und zuerst die weltpolitische Bedeutung von Ormus am Eingang des persischen Golfs (1503—1515), dann die von Sokotra (1507) als Sperre der Pforte von Bab el Mandeb und Aden, vor allem aber 1511 die Schlüsselrolle von Malakka an der Vereinigung der indopazifischen Welt mit geopolitischer Fernschau erkannte, 1510 in Goa an der vorderindischen Westküste einen Machtmittelpunkt schuf, den wichtigen Umschlagsplatz Ceylon dem portugiesischen Machtbau einfügte und bezeichnenderweise am 16. Dezember 1515 — wie der Entdecker Amerikas — erdrückt von Mißgunst und Undank seines Vaterlandes starb. Denn die Kultur-, Macht- und Wirtschaftsverbindung der indischen mit der pazifischen Welt als westeuropäische Machtverstärkung im Osten war, wie die atlantische über den Westen, ein geopolitisch neuer Gedanke, der den führenden Mächten des Ostens bisher noch nicht zum Bewußtsein gekommen war. Nur innerhalb des machtvoll um die Südostspitze Asiens herumgreifenden Islam war er aufgeblitzt, der aber eben an dieser Stelle, beim Umranden der Großinseln und Inselgruppen von außen her, von der westlichen Machtwelle, die von Westen und Osten her zugleich auf ihn eindrang, überholt wurde.

Aber es erwies sich, daß der Volksboden der iberischen Halbinsel mit seinen etwa acht Millionen der ungeheuren Raumerweiterung auch mit der vereinigten Staatskraft Spaniens und Portugals nicht gewachsen war,

Digitized by Google

Nr. 116 Venedig von der Seeseite

Nr. 117 Dogenpalast mit Säule des Flügellöwen

Digitized by Google

Nr. 118 Der große Kanal

Digitized by Google

sondern nur den hochwertigen Güterverkehr und die wichtigsten Machtstrahlungspunkte in die Hand zu nehmen imstande gewesen ist, das Ganze pfleglich zu betreuen, zu entwickeln und vor allem mit werbenden Menschen auszustatten dagegen nicht ausreichend vermochte. Das äußerte sich vor allem darin, daß die iberische transatlantische Raumwerbung klimatisch ungünstige, nordische Räume dem alsbald eintretenden Wettbewerb der Nordseemächte und des konsolidierten königlichen Frankreich, an den iberischen Monopolbesitzern vorbei, freigeben mußte. So währte die westliche Durchstoßwirkung in der Fortsetzung der von Kolumbus eingeleiteten Bewegung über die Inselwelt des amerikanischen Mittelmeers, die Eroberung von Mexiko und Peru, die Randberührungen in Florida und an der Mississippimündung, in Columbia, am Laplata und in Chile als spanisches transatlantisches Monopol nur von 1492—1575. Von da ab hat sich die Fahrtzone des Kolumbus immer mehr zur natürlichen Abgrenzung zwischen iberischem und nordischem atlantischem Kolonisierungsstreifen fortentwickelt, die sie heute — abgesehen von dem Panama-Übergriff der Vereinigten Staaten und dem Streifen künstlich verwischter Einflußnahme der US.-Amerikaner auf eine spanisch-indianische oder negerdurchsetzte Unterschicht (Cuba, Haiti, Portorico, kleine Antillen) — ziemlich rein geopolitisch vermarkt.

So bildet die Kolumbus-Fahrt ein Breiten-Gegenstück zu dem meridionalen Trennungsgraben Atlantik selbst — der heute die ursprünglichen westeuropäischen Expansionsländer mit ihren westafrikanischen Kolonialanhängseln von den zur Freiheit und Selbstbestimmung, zu Machtrückwirkung auf die Alte Welt aufgestiegenen ehemaligen amerikanischen Kolonien scheidet; sie trennt die romanische, iberische Neusiedelung im Süden der Neuen Welt von der vorwiegend germanischen, nordischen im Norden, die dem ehedem spanischen Amerika weite Landräume namentlich im Westen (Texas, Kalifornien) abgerungen hat und die ibero-amerikanische Kultur macht- und wirtschaftspolitisch weiter zurückdrängt.

Nur auf kultur- und volkspolitischem Gebiete erwies sich die nordische Dynamik nicht gleich wirksam, wie auf den Feldern der reinen Macht und Wirtschaft. Denn weder die alte spanische, noch die britische Herrenschicht hatte damit gerechnet, daß sich die anfangs so brutal mißhandelten und verdrängten Indianer, später durch verschleppte Neger als Plantagenarbeiter ersetzt, in optimalen Gebieten wieder biologisch erholen und vermehren könnten und in den subtropischen Teilen Mittel- und Südamerikas wieder zu ausschlaggebender Bedeutung zu gelangen vermöchten, wie in Mexiko, Columbia, Peru und Bolivia; also gerade an den Stellen, an denen der spanische Weststoß über den Atlantik zentripetale Kulturmächte der indianischen Rasse zer-

Digitized by Google

stört hatte. Zuerst freilich war er auf eine ähnliche Bewegung von Festlandhalbinseln her gegen die Inseln des amerikanischen Mittelmeeres gestoßen, die karaibische Angriffswelle, wie sie vom indischen Festland her durch die Tamilen-Einbrüche das alte Singhalesenreich zerstört oder doch auf winzige Schutzräume zurückgeführt hatte, und im indopazifischen Übergangsraum sich im Gegensatz zwischen den dunkleren Menschen des Innern (Toriadja) und der küstenhaftenden Malaien abzeichnete: Alles innere Spaltungen und Auflockerungen, die dem Vordringen der westlichen Kolonialmächte mit kleinsten Zahlen Vorschub leisteten und auch innerhalb des Azteken- und Inkareiches die märchenhaften Erfolge eines Cortez und Pizarro erklären helfen. Von allen berührten atlantischen, indoozeanischen und pazifischen Randmächten haben sich nur China, Japan, Siam und Äthiopien des Anpralls erwehren können. Am vollständigsten gelang der Stoß zunächst gegenüber dem atlantischen Gegenufer der Alten Welt, wo er zuerst aus dem eigenen, dorthin verpflanzten Blut (zwischen 1773 und 1820), dann aber aus den Mischungen zwischen der weißen Siedlerschicht und dem sich wieder erholenden Indianerblut (Mexiko unter Juarez 1861–1872 und Porfirio Diaz 1876–1911) und Sklavenaufständen (Toussaint l'Ouverture, 1797–1801) die vollständigsten Rückschläge bis zur Durchführung der Monroe-Doktrin von 1823 und der Sonderbildung der panamerikanischen Bewegung erfuhr. Diese Monroe-Doktrin gestattet nun zwar empfindliche Beeinflussungen Europas durch den zahlenstarken ibero-amerikanischen Einfluß beim Völkerbund, aber keine wirklichen transatlantischen Einwirkungen Europas auf dem atlantischen Westufer mehr, wie der Chaco-Konflikt und die Tacna-Arica-Angelegenheit, endlich die Panamerika-Tagung 1936 jedem zeigte, der die Augen nicht gegenüber den Tatsachen verschließen wollte. Ebenso entspricht der starken transatlantischen Wirkung US.-Amerikas (1917 und seither) nicht die geringste ähnliche gegen- oder rückwirkende Kompetenz Westeuropas.

Immerhin liegen aber verantwortliche Äußerungen, namentlich des US.-amerikanischen Senats vor, die den deutlichen Willen ihres Staates ausdrücken, nicht in transatlantische, west- oder mitteleuropäische Verwicklungen mehr hineingezogen zu werden, soweit nicht die Sicherheit ihres Zinsendienstes gefährdet wird. Für das amerikanische Mittelmeer, vor allem aber das pazifische Gegenufer, werden ausdrücklich nicht nur Besitzrechte, sondern auch weit darüber hinausgehende Ordnungsverpflichtungen anerkannt. So ergeben sich weit stärkere thalassische Bindungen bis einschließlich des Karaibischen Meeres, transozeanische im indopazifischen Bereich der Vereinigten Staaten. Die Wendung von der atlantischen Seite über die kurze politische Ruhelage im Mississippital und seiner südlichen Fortsetzung hinweg nach einem pazifischen Antlitz, bei einer atlantischen Rückseite, vollzog

Digitized by Google

sich, von Europa aus zu wenig bemerkt, zunächst zwischen 1892 und 1898; dann — nach einer transatlantischen Rückwendung während des Krieges — wieder von der Nichtratifizierung des Versailler Vertrages durch den Senat der Vereinigten Staaten an bis zur Konferenz von Washington 1922 und zur Wirtschaftskrise von 1930 und dem Scheitern der Weiterführung einer Flottenverständigung infolge der inneren Unausgleichbarkeit der statischen französischen und dynamischen italienischen Interessen in der romanischen Mittelmeer-Ausbuchtung des Atlantik, endlich des Ausbrechens von Japan 1936. Im Gegensatz zu der störenden Rückwirkung der Pforten des romanischen Mittelmeers bei Gibraltar-Tanger, zwischen Sizilien-Malta und Biserta und am Suezkanal ist die Verfestigung der Wendeflaggenstelle von Singapore zwischen Indischem und Pazifischem Ozean als eine zusammenführende, gemeinsame Angelegenheit der angelsächsischen Kulturpolitik in US.-Amerika empfunden worden, wie wir an anderer Stelle untersucht und nachgewiesen haben.

Aber damit wurde auch klar, daß in unseren Tagen eine indo-pazifische ozeanische Einheit einer atlantischen gegenübersteht, deren Lebensformen sich unterscheiden, die indo-pazifischen als mehr zentripetale, autarkische, die atlantischen als expansive, obtrusive, übergreifende in Kultur, Macht und Wirtschaft. Dabei aber wirkt nun ein Gegendruck aus dem indopazifischen Gesamtraum, dem sich das atlantikfremde Wirtschaftssystem der Sowjets auf eine gewisse Strecke gemeinsamen Weges gesellt und erschüttert das atlantische Gefüge in seiner Selbstsicherheit bis in seine letzten Tiefen.

Digitized by Google

XXII

Terra Australis ...

Die transozeanische Verflüchtigung eines Kontinents

Terra Australis! 1605 zuerst gesichtet, bis 1644 (Tasman) von Holländern in Randberührungen betastet, war sie noch vor 150 Jahren (1799–1802) ein Gelehrtentraum einer Art hypothetischer Landausgleichsforderung der landreichen nördlichen Halbkugel an die meerbedeckte südliche Halbkugel, an den Weltenschöpfer – den eigentlich erst Cook 1768–1771 durchstieß: dann galt die Vorstellung von ihr einer Verbrecherkolonie, Botany-Bay, 1788 gegründet, von deren langsamer Ausbreitung seit 1836 eine dünne, schweifende Eingeborenenbevölkerung aus dem Dasein gehetzt wurde. Endlich blühte, 1860–1862 durchquert, das kleiner und ozeanischer gewordene, vom Pol gelöste, im Innern doch so kontinentale, wüstenhafte Süd-Festland von den Rändern her auf: heute kaum die Einwohnerzahl Bayerns – etwas über 6 Millionen – in Kontinentweite auf 7,7 Millionen qkm bergend, mit Kohlen, Gold und anderen Bodenschätzen in Fülle unter den Füßen, von einem verwöhnenden Geschick früh zu einem furchtbaren Egoismus raumweiter Vorzugssiedler mit millionenköpfigen Viehherden erzogen. Dann galt Australien, trotz seinem in keiner Weise innereuropäisch vergleichbaren Bevölkerungsaufbau bei weniger als 1 auf den qkm, etwa ein Menschenalter lang gerade deutschen Forschern, die viel darüber schrieben (Hassert, Manes, Kiliani, Schachner, Sievers) als eine Art von sozialem Eden; und 1914 begrüßte zum Dank dasselbe Festland den Kriegsausbruch mit „grimmiger Freude" als eine Gelegenheit, den raumbedrängten Deutschen die wenigen paar Räume wegzunehmen, die sie sich im Pazifik gewonnen hatten und – damit den Puffer zu zerstören, der ihre reichen menschenarmen Inseln von den enggedrängten Menschenmassen Süd-Ostasiens schied.

Damals fuhren die Söhne der Terra Australis divisionsweise, als „Anzac", von japanischen Kriegsschiffen geleitet, übers Meer, zwölftausend Kilometer weit, um – wie die Söhne der 30 Millionen Abkömmlinge der deutschen Millionen, die wir über den Atlantik gesandt hatten, um in Nordamerika den Boden für andere klügere Rassen erobern und roden zu helfen – das eingekreiste Deutschland völlig zu zerschlagen und Menschen in der Not zu überfallen, die ihnen nichts, aber auch nichts zuleide getan hatten.

Digitized by Google

„Mit grimmiger Freude hat Australien den unerwartet raschen Anbruch des Tages begrüßt, der ihm gestattete, den in die Südsee eingedrungenen Deutschen, deren Ankunft es so übelgenommen hatte, den Garaus zu machen." So schreibt ein britischer Augenzeuge: Sir Everard im Thurn, der 1915 einen sonst nicht einmal für Deutsche unfreundlichen Vortrag über den Pazifik in der Lond. Geographischen Gesellschaft hielt.

Etwas von dieser „grimmigen Freude" spiegelt sich wider in unseren Augen, als Widerglanz, wenn wir am Jahrestage bitterer Kämpfe unserer Verteidigungs-Divisionen gegen australische Scharfschützen in einer Reihe von Zeugnissen blättern, die uns gerade über Australien zeigen, welche Narrentat es war, daß ausgerechnet die Angelsachsen am Pazifik die einzigen Rassenverwandten in Todfeindschaft schlugen, die ihnen hätten solche landwirtschaftlichen Siedler stellen können, wie sie sie brauchten, wenn sie sich auf die Dauer in ihrer ausgesetzten Lage weltüber halten wollen gegenüber den landhungrigen Millionen, die mit wachsender Gier in das auf der Karte „rotgestrichene, leergelassene Land" schauen.

„Wer mit aufmerksamen Augen", so schrieb ich jüngst in der Zeitschrift für Geopolitik, „die angelsächsische Kolonialliteratur verfolgt, der findet neuerdings, von steigendem Angstgefühl hervorgerufen, eine Reihe von Werken, die sich mühen, Ansiedler in die weiten zusammengerafften Räume aus den überseeischen verstädterten (urbanisierten) Bezirken beider Angelsachsen-Reiche hineinzulocken und hineinzuschmeicheln, die aber nicht hineingehen, sondern zu ⅓ in 2 Millionenstädten, zu 50% in 6 Großstädten hängenbleiben, weil der richtige Großstadtmensch nach seiner Industrialisierung eben für das Land und seine Art, Menschen zu tragen und zu verbrauchen, verdorben ist." Ein solches Werk neuester Prägung befaßt sich mit den Reizen Queenslands, ein anderer Neudruck wärmt William Pember Reeves: „State Experiments in Australia and New Zealand" auf; wieder andere schildern verführerisch Neu-Guinea und die anderen großen und kleinen Inseln, wo die Mandat-Wirtschaft, z. B. in den Solomonen und auf Samoa, sehr merkwürdige Blüten der Eingeborenen-Beglückung zeigt. Andere, wie Hughes (Australien) und Lord Blediſtoc, warnen wehr-geopolitisch. Und in unermüdlicher Arbeit verfolgen den Zweck Griffith Taylor – 1927 noch mit „Environment and Race" –, der wissenschaftliche Gründer der noch sehr blutarmen Bundeshauptstadt der australischen Commonwealth, Canberra und Prof. Gregory, der vor wenig Jahren einen Vortrag „Interracial Problems and White Colonisation in the Tropics" mit ähnlichen Zielen gehalten hatte.

Diese Bestrebungen des überseeischen Angelsachsentums gehen von weltweiten, wahrhaft planetarischen Raumvorstellungen aus und zeigen eine Auf-

Digitized by Google

fassung in die Zukunft schauender Bevölkerungspolitik, die mancher innereuropäischen Krähwinkelei der zwischeneuropäischen Kleinwelt, entsetzlich schnell ganz fremd geworden ist. Denn die auf gleichem Boden entstehende sehr naheliegende Frage, wohin mit den Deutschen, den Polen, den Tschechen, die in zehn Jahren, in fünfzig, in hundert sein werden, die Politik treibenden Angelsachsen, wie Romanen und Japaner alle lebhaft zu bewegen scheint, die liegt allen parlamentarischen Kleinbetrieben offenbar ganz fern, sonst würden sie nicht so bewußt ihre Wähler-Schäflein über die furchtbare Lage, die Erstickungsgefahr des eigentlichen Europa täuschen, und müßten den Vier-Jahr-Plänen des deutschen Führers, dem Ausbruch Italiens gerecht werden.

Mit einer herben Größe der Raumauffassung der Erde rechnet Gregory seinen Hörern vor, daß spätestens in 120 Jahren das Maximum an Bevölkerung erreicht sein wird, das unsere Erde – ohne vorerst nicht in Rechnung zu ziehende Erweiterungsmöglichkeiten ihrer nahrungerzeugenden Kraft – füttern und erhalten kann.

Es ist also eine noch viel knappere Rechnung als sie Penck in seinem „Hauptproblem der physischen Anthropogeographie" aufmacht. Gregory betonte: „Vor dem Krieg schätzte man die Menschheit auf 520 Millionen Weiße, 620 Millionen der gelben oder mongolischen Rasse, 370 Millionen braune Asiaten und 190 Millionen Schwarze, Neger und Negritos." – „Das heißt, daß ein Drittel der Erdbewohner *acht* Neuntel ihrer Oberfläche zu eigen besitzen, und die bleibenden zwei Drittel nur *ein* Neuntel der Landfläche. *Wachsende Zahlenverschiebung* aber bedeutet in einem Zeitalter der Demokratie *unvermeidliche Verschiebung der Macht* ..." – – So spricht der beste englische Kenner Australiens. 1927 ist die Geburtsrate der 107 englischen Großstädte glücklich auf 16,1 pro 100 angelangt, an einzelnen Zentren Englands, aber auch Deutschlands auf 13 und 9, weit unter den 18 Frankreichs, den 20 – bei denen man auszusterben anfängt.

Auf Bevölkerungswachstum und Lebensraum-Bereitstellung gerade in dem nächsten Vierteljahrhundert aber kommt es für die Zukunft eines Volkes innerhalb der Menschheit entscheidend an; und jedem Deutschen kann es ja überlassen bleiben, sich klarzumachen, welche Aussichten uns der Wandel seit 1914 dafür gelassen hat. Er wird dann wissen, warum er Rassenpolitik treiben *muß*.

„Je schärfer der Wettbewerb, je niedriger die Lebenshaltung wird, um so größer die Chance der primitiveren Rasse, die differenziertere zu überleben." Gregory versucht dann, das Anwachsen der farbigen Rassen, den Niedergang der Stellung der Weißen seit etwa 1900 im Weltganzen zu erklären, den er aber als Tatsache ebenso hinnimmt wie z. B. Lothrop Stoddard in seinem

Digitized by Google

Werk über die steigende Flut der farbigen Rassen gegen die weiße Obmacht. Es ist nicht zu leugnen, daß es viele Angelsachsen gibt und daß ihre Zahl sich mehrt, die rückhaltlos eingestehen, daß die schändliche Behandlung Weißer durch Weiße, wie sie namentlich Deutschen gegenüber in Afrika, gegen alle Verträge, und in China bei der Zwangsverschiffung nach schon beendeter Kriegshandlung so gut wie planmäßig geübt wurde, einen wesentlichen Anteil an diesem Niedergang der Achtung vor dem Weißen Mann wie dem Christen hat; selbstverständlich auch der Mißbrauch schwarzer Kolonialtruppen.

Wertvoll ist uns endlich, was Gregory über die Erfahrungen Australiens, namentlich Queenslands, über die Akklimatisierungsmöglichkeit weißer Außenarbeit in den Tropen sagt. Es beweist, wie fähig namentlich Neu-Guinea, aber auch weite Teile unserer afrikanischen Kolonien gewesen wären, bei weiterer Entwicklung unserem Bevölkerungsgedränge abzuhelfen — gerade durch Bekämpfung von Tropenkrankheiten, „denn Krankheit, nicht Klima an sich ist es, das Tropensiedlung erschwert" —, wenn nicht parlamentarischer Unverstand gerade allen diesen Bestrebungen in den Arm gefallen wäre und eine Besiedlungsentwicklung um Jahrzehnte aufgehalten hätte, die sonst sehr wohl imstande war, die Siedlungsgebiete, selbst unter fremder Flagge, doch wenigstens für deutsche Rasse und Kultur zu erhalten.

Da uns aber zum Glück niemand Brief und Siegel dafür gibt, daß nicht aus der weitsichtigen Weltbetrachtung angelsächsischer Geopolitik, aus überseeischen Notlagen unserer Dränger Möglichkeiten zu geschlossener überseeischer Siedlung für uns wieder emporsteigen, wollen wir mit wachen Augen alle Aussichten umfassen und es uns merken, wenn ein so gründlicher Kenner, wie J. W. Gregory, uns die Sorgen und Ängste der „Terra Australis" und des blutarm gewordenen Übersee-Angelsachsentums enthüllt.

Es liegt eines der merkwürdigsten gegenläufigen Widerspiele der Welt- und Entdeckungsgeschichte in der rein überseeischen Auffindung und Erschließung des vielleicht am meisten kontinentalen, wenn auch kleinsten Erdteils Australien, der dauernd als viel größerer gesucht wird und sich nun wieder gegen transozeanische Einwanderung und Einwirkung abzukapseln trachtet, und der ängstlichen Meer-Abschließung Japans (1636—1854), des am meisten ozeanischen Inselreichs der Erde, in vergeblicher Festland-Mimikry, das dann auf einmal durch einen derben Amerikanerstoß meerüber 1853/54 seine ozeanische Bestimmung wieder erkennt, expansiv und zur größten Zukunftsgefahr für den australischen Gegenspieler am anderen Ende der Inselbogen-Girlanden wird, aber auch für den Erwecker, die USA.

Im selben Lustrum (1600 Schlacht bei Sekigahara mit Sieg des Gründers der Japan 1638 abschließenden Shogun-Dynastie; 1605 erster Stoß der 1644

Digitized by Google

abgeschlossenen holländischen Erkundung Australiens) wird der Inselstaat, der noch 1598 Transportflotten nach Korea entsendet, auf zweieinhalb Jahrhunderte in kontinentalen Abschluß geführt, bei dem man erst nach dieser Zeit den bis dahin durch vermutete Festlandzusammenhänge Sachalins verschleierten reinen Inselstaatcharakter entdeckt, und der Kontinent in ozeanische Kolonialstruktur hineingestoßen, die erst 1900 kontinentalem Zusammenschluß weicht.

In beiden Fällen wird die niederländische Erschließung gegenüber dem für eine Machtpolitik der Niederlande zu wuchtigen Gegenstand von angelsächsischer Anregung abgelöst, die in Australien 1788 die erste Sträflings-Niederlassung gründet und 1807 vergeblich einen Handstreich auf die Handelsniederlassung der Holländer in Deshima versucht, auf der als einziger Stelle während der ganzen napoleonischen Periode unentwegt die Flagge von Alt-Niederland flattert. Sie weht im Schutz der Abgeschlossenheit des japanischen Doppel-Kaiser-Staates, wie ihn uns Kämpfer und Siebold schildern; beide Deutsche, die nur als Holländer in Japan eingeschmuggelt werden. Siebold ist 1823–1829 und 1859–1861 in Japan tätig, wie der Deutsche Leichhardt 1844/45, dann 1848 in Australien. Beide sind wichtige Erschließer der gegenstrebigen Länder am Nord- und Südende der Inselbögen, die 1900 in Weltgeltung treten, und 1914 zwischeneinander die Südsee-Flur bereinigen: Deutschland zum Dank an die Luft setzend.

Aus einem solchen zeitlichen, historischen, wie räumlichen, geopolitischen Gegenspiel in der ozeanischen Geschichte einer einzigen großartigen Inselbogen-Erscheinung zwischen der Weite des Pazifischen Ozeans, des indischen und des asiatischen Festlandes erklärt sich die Notwendigkeit, den hauptsächlichen Kontrasträumen darin eine eigene entdeckungsgeschichtliche Studie wie eine solche ihres Macht-Werdeganges zu widmen.

Als besonderer Reiz kommt hinzu, daß der größte südliche und der größte nördliche Großinsel-Körper dieses zerstückelten Staffelbruch-Randes zwischen der größten historischen Festlandmasse und dem größten Seeraum: Neuseeland und der japanische Stamminselbogen, einander an Größe ähneln, aber die denkbar gegensätzlichste Volksdichte verwandter und vergleichbarer Wohnräume für Völker auf der Erde haben, die sich im vulkanischen Aufbau, im Vorwalten von Gebirge und Küste als landschaftsbildende Kräfte, in vielen klimatischen Bedingungen und der Pflanzendecke zu gleicher Siedlungsdichte eignen würden. Das geschichtliche Schicksal aber machte Neuseeland zu dem dünnst bevölkerten, am meisten abgelegenen, seeumfluteten Inselreich der Erde, als Dominium im Rahmen des britischen Weltreichs mit nur 1½ Millionen; den japanischen Stamminselbogen zum Mittelpunkt und überbeanspruchten Träger eines Reiches von 100 Millionen, der mit

Digitized by Google

70 Millionen in kaum mehr tragbarem Volksdruck überdrängt und übersiedelt ist.

Eine innere Zerrung belastet freilich auch, was von der alten „Terra Australis" als politischer Raum in einer festlandartigen Großinsel und einer Inselwolkenumgebung noch als wohnbare Machtgrundlage übrigblieb. Sie wird am deutlichsten in dem Fernbleiben Neuseelands aus der australischen Gemeinwelt, die stark mit dem Eintritt gerechnet hatte, und dann in der Unfähigkeit, die anderen Inseln von dem menschenleeren Festland aus zu entwickeln. Sie wirkt als dynamische Belastung ähnlich gleichgewicht-gefährdend, wie die innere Doppelspannung Japans, ist aber bei der Einzigartigkeit des japanischen Reichsproblems nicht unmittelbar mit dessen Geschichte vergleichbar.

Digitized by Google

XXIII

Der Inselbogenreichstyp in Ostasien und seine ozeanischen und kontinentalen Gegenspieler

Einzigartigkeit auf dem Rücken der Erde bedeutet einen großen Vorzug und eine große Last für die Lebensform des Einzelnen oder des Volkes, die dieses Schicksal zu tragen hat. Sie hat den Vorzug, leichter als andere ihre Persönlichkeit, das höchste Gut der Erdenkinder, zu wahren, ein Original zu werden und zu bleiben. Sie trägt die Last, in ihren eigensten Charakterzügen von keinem anderen Schicksalsgefährten verstanden zu werden, immer auf Erden — was sie auch an Anpassungsfähigkeit und gutem Willen zur Angleichung zeigen möge — allein zu sein.

Das ist der eigenste Zug des schon von Richthofen als die am meisten ozeanische Reichsbildung des Planeten angesprochenen japanischen Inselbogenreichstyps in Ostasien; dabei ist er in seiner Art einzig wieder innerhalb einer gleichfalls einzigartigen Großform der Erdoberfläche, der ostasiatischen Zerrungsbögen, deren Girlanden von Alaska über die ganze Erdlänge hinabschwingen bis zu Japans ozeanischen Gegenspielern innerhalb derselben Großform, Australien und Neuseeland, und an Längenentwicklung nur erreicht werden von deren transpazifischem Rückhalt längs der Kordillere.

Überschauen wir die Weltkarte nach der Stelle, wo die größte Zerrung zwischen ozeanischer und kontinentaler Politik und Geopolitik sich eindeutig auf ihr offenbart, so finden wir sie physisch auf dem Globus greifbar, in ihrer oberflächlichen Zerrung zwischen 10000 m Meeresgraben-Tiefe und 4000 m Gebirgshöhe in den Zerrungsbögen Ostasiens gerade da, wo sie mit ihren größten Landflächen am nächsten an die Festlandbrücke herantreten.

Es ist zugleich die einzige Stelle einer möglichen nahen Zukunftsgefahr für den weißen Oceana-Gedanken, die einzige, an der ein Selbstbefreiungsversuch der alten Welt mit Aussicht auf Erfolg nun ans freie Meer heraustreten könnte — wenn sie sich durch ganz Nordasien hindurch in ihren Hauptkultur- und Machtträgern zu verständigen vermöchte, was ein so klarsehender Beobachter, wie Brooks Adams, immerhin für möglich gehalten hat, und Männer, wie Sun-Yat-Sen, Katsura, Ito, Graf Witte, Graf Goto anzuregen versuchten (mindestens in chinesisch-japanischer Kooperation).

Digitized by Google

Versuchen wir den Inselbogenreichstyp in Ostasien mit wenigen Grundzügen politisch-geographisch zu kennzeichnen, so können wir für eine eingehende Schilderung auf vier Bücher und ebensoviel kleinere Zusammenfassungen hinweisen, in denen wir selber versucht haben, ihm gerecht zu werden, für eine abgekürzte Charakterdarstellung aber auf Ratzels und Richthofens gute Meinung von ihm zurückkommen und verweisen.

Ein Inselbogen mit einer unbestrittenen Hauptinsel, je zwei größeren südlich und nördlich, und über 600 (Reich der tausend Inseln) kleineren schwingt sich 3200 km lang, an der schmalsten, kulturwichtigsten Stelle nur 90 km breit, von SW nach NO, mit einem weiteren Inselbogen, Riu Kiu mit Formosa-Taiwan im Süden, Kurilen im Norden, von den Tropen bis fast an den Eingang des nördlichen Eismeeres, von dem es durch Rußland und Vereinigte Staaten abgedämmt wird. Es pendelt seit zwei Jahrtausenden um zwei Kernzellenlandschaften, zuerst um eine flüssige, die Inlandsee, um die das Reich entstand, und eine feste, das Ahnenland, Yamato mit dem Schwerpunkt Kyoto-Nara, dann zwischen diesem und der reichen Ebene Kwanto, an dem großen Vulkan-Grabenbruch, der auf dem Inselbogen liegt, wie der Pfeil auf dem Bogen, mit der heutigen Hauptstadt Tokio. So scheidet das Reich, langhingestreckt, mit über 52000 km Küsten-Entwicklung, weit mehr nach den Tropen herabgedrückt als England, die ganze nordchinesische Küste vom Pazifik und schließt damit einen Küstenmeer-Korridor von der Formosa-Straße längs des nordchinesischen Meeres zur Korea-Tsushima-Straße, der fast ganz eingebauten Japan-See und dem wieder etwas offeneren Ochotskischen Meere vom offenen Ozean ab. Japan ergänzt den verhältnismäßig für eine Großmacht bescheidenen Landraum von 680000 qkm durch weite beherrschte Seeräume, denen im Mandatsgebiet und den Bonin- und Vulkan-Inseln eine Art Tentakelfeld vorgeschoben liegt. Sein Fernschutz versagt nur an der größten Gefahrstelle, da wo die Kuro-Shiwo-Strömung auf Nordamerika zu absetzt und die kalte Oya-Shiwo unmittelbar an den Reichskörper herantritt, wo also gleichzeitig Klimatorsion und Besiedelungswechsel mit anderer Volksdichte (von rund 100 auf den qkm statt der 200 des Südens) erscheint: ein deutlicher Bruchpunkt des langgestreckten hochentwickelten Reichskörpers, den hier auch die meisten Erdbeben und Flutwellen schütteln.

Innerhalb derselben geographischen Großform — in die es so charakteristisch hineingewachsen ist — hat Japan nur eine Gegenspieler-Gruppe; auch sie vermag diese Rolle nicht aus eigener Kraft zu spielen, wie sie mit ihren weiten, leeren Räumen und ihrer verstädterten, zur Erschließung durchaus unzulänglichen Bevölkerung von nicht 6¼ und 1¼ Millionen wohl weiß: Australien und Neuseeland mit ihren Inselanhängseln, die beide nicht verstärkt, sondern geschwächt haben. Aber hinter dieser Gegenspielergruppe mit

Digitized by Google

dem Schlagwort: „White Australia" stehen eben die transozeanischen Sicherungen, und zwar eine transpazifische, wie eine transindische, atlantische. Dahinter steht das Bewußtsein, nicht nur den alten Oceana-Reichsgedanken, sondern die viel mächtigere Oceana-Kulturgemeinschaft jeden Augenblick aufrufen und spielen lassen zu können, sobald es wirkliche Rassen-Not erfordern würde. Diese Tatsache, und nur sie, stellt den Gleichgewichtszustand innerhalb des Zerrungsgürtels her, in dem die gelockerten Insel-Übergangsgebiete, Philippinen (bis 1945 der US.-Amerikaner) und Insulinde (der Niederländer) mehr als Manometer, denn als Sicherungen wirken. Sie enthüllt aber auch eine der größten ozeanischen Zukunft-Spannungen der Erde.

Gibt es in diesem äußeren Randstreifen der Monsunländer einen zusammenfassenden, etwa groß-malaiischen, malaio-mongolischen Gedanken, der die „schweifenden Menschen" der Inseln ebenso einmal auf einen Nenner bringen könnte wie Groß-China unter der Kuo-Min-Tang-Idee und All-Indien im Zeichen Bande mataram? Ein solcher Gedanke könnte, wie sehr man schon in den 12 Millionen der Philippinen, in den mehr als 60 der Indonesier mit ihm und seiner Verkörperung spielt, seinen Machtrückhalt – wie Sun-Yat-Sen, Tagore und andere führende Köpfe der Monsunländer richtig erkannten – doch zunächst nur in der einzigen bis jetzt zu reichsbildender Kraft durchgedrungenen Rassenmischung des Raumes, der des japanischen Inselbogens haben. Hat sie doch allein – wie schon Tsuboi mit Recht betonte – als Form- und Strömungs-Ergebnis fast alle Rassenbestandteile der Zerrungsbögen wie des Festlandrückhaltes in sich vereinigt – vom Paläoasiaten über die höchstentwickelten Kulturrassen Ostasiens bis zum Zwerg-Negrito. Hat dieser Raum geopolitisch das Zeug in sich zum Vorkämpfer (Protagonisten) der Monsunländer mit ihrer Menschen-Milliarde? Könnte er sich als solcher durchsetzen? Oder hat er gar nicht mehr den Willen dazu, hat er, wie Sun-Yat-Sen später meinte, 1914 seine einzige Chance dazu versäumt, bis er 1922 auf das Verhältnis von 3 zu 10 in Washington eingeengt wurde und dann durch das Erdbeben von 1923 einen weiteren Rückschlag empfing? Damit stehen wir wieder vor der Geopolitik des japanischen Reiches, wenn auch in einer anderen Aufmachung als wir sie 1923, dann 1930 zu zeichnen suchten, vor der großen Frage seiner inneren Zwiespältigkeit! Sie brach im Februar 1936 kurz, aber scharf hervor.

Quo vadis? – Darauf antwortet das unergründliche japanische Lächeln – aber auch gelegentlich heute noch das Harakiri, der Freitod durch Unterleib-Öffnen. Ein Fragezeichen weist mit Kjellen auf das große X in China. Aber gewisse Grundzüge der Geopolitik des japanischen Reiches[1]) lassen sich doch aus den Aussagen der politischen Geographie und den Erprobungen in der

[1]) Handbuch der Politik, Bd. II.

Digitized by Google

Reichsgeschichte ablesen. Es hat sich in den zweieinhalb Jahrtausenden, durch die wir seine Entwicklung verfolgen können, mehr als die meisten andern nach den immanenten Gesetzen seines Lebensraumes entwickeln können. Das geschah in der inneren Struktur wie in der äußeren Ausdehnung, die naturgemäß zu langsamer Erfüllung mit Menschen in die Inselbogen hinausführte, stoßweise mit langen Ruhepausen dazwischen, während deren es fast immer in Kulturkontakt mit den zwei anderen Hauptkulturgebieten des Ostens, China und Indien, viel von beiden in kluger Auswahl übernahm, aber nie ganz abhängig, nie von einem Feind betreten, selten von außen her aufgestört wurde.

Es ist also ein innerer Zwiespalt, schon in seiner Rassenzusammensetzung begründet, der es immer wieder hin- und herzucken läßt zwischen kontinentalwärts, meist zur Sicherung gerichteten Abwehrstößen, die es aber doch immer weiter landeinwärts führten und verstrickten – wie von 1931–1937 in Mandschurei und Mongolei –, und den eigentlich mehr kongenialen, ozeanischen Versuchen, in die warmen Meere hinauszugreifen (1873–1879, 1884, 1914), aus denen wohl 70 % seiner Rassenmischung stammen, sicher die stärksten richtunggebenden Einflüsse hergekommen sind.

Aber was festlandeinwärts drückt, was zur Besitzergreifung von Korea führte, zwischen 1894 und 1909, zum Aufbau des Werbegerüstes der südmandschurischen Bahn seit 1905, zum Ringen um die Fischereirechte im Norden von 1648–1931, um die Flußfahrt auf Amur, Sungari und Ussuri, in das sibirische Abenteuer (1919–1925), das sind höchstens 30 % des paläoasiatischen nord-chinesischen, mandschurischen, tungusischen Einschlags im Rassengefüge und die kühle nüchterne Erwägung von Staatsmännern, kleinen herrschenden Schichten, die Volksdruck und Massenleidenschaft in die minder gefährliche Linie des schwächsten Widerstandes ablenkten.

Volksneigung und Rasseninstinkt sucht den zu engen Lebensraum in der Richtung auf warme Meere, kongeniale Siedelungsgründe hin zu erweitern, je demokratischer das Reichsgefüge, gerade nach der Verdoppelung der Bevölkerung von 30 auf 70 Millionen der Inseln, 100 des Reiches wird, desto mehr. Und hier liegt – trotz aller Vertuschung – das Entscheidende: „Kairiku-gun" (Meer-Land-Macht) heißt es in Japan, nicht Land- und Seemacht! Nur vom Ozean kommt Lebensgefahr! Seine Küste steht zuerst im Blickfeld aller Wehrgedanken – auch der Luft-Streitkräfte.

Den pazifischen, ozeanischen Bannkreis des japanischen Reiches habe ich in „Dai Nihon" zuerst, dann im „Japanischen Reich" und in „Japan und die Japaner" dem kontinentalen, paläo-asiatischen, mandschurisch-nordchinesischen Bannkreis gegenüberzustellen versucht. Für die Landbrücke von Korea und ihre ganz eigene Geopolitik gibt es eine vorzügliche Arbeit von Dr. Trautz; und beide sind wir in unseren Ergebnissen seither durch Männer wie Fürst

Digitized by Google

Katsura und Graf Goto, Sun-Yat-Sen und die Leiter der ostasiatischen Sowjetpolitik, Japaner, wie Tokutomi, Kawakami und in neuester Zeit Bunkichi Horyoka (der 12 Jahre in der Südsee Rassenzusammenhänge studierte) bestärkt worden.

Ein gleiches tat erst jüngst in Reden in Shanghai und in seinem Rassenwerk: „Environment and Race" der beste Kenner dieser Fragen Australiens, Griffith Taylor.

Der große Schatten transpazifischer, nach dem Westufer des Pazifik ausgreifender Mächte auf der einen Seite, eurasiatischer, transkontinentaler Eisenbahn- und Bündnis-Politik nach der andern lag eigentlich seit 1892, die Konturen verwirrend und verdunkelnd, auf dem ganzen Raum. Das machte die Unterscheidung zwischen den Auswirkungen ozeanischer und kontinentaler Wesenszüge in Geopolitik und Rassengefüge gewiß nicht einfacher.

Aber es zeigte freilich auch, wie nötig es war, sich darüber klarzuwerden.

Die Gelegenheit dazu aber bot der Ostrand der Alten Welt viel eindeutiger als ihre westliche, abendländische Halbinsel Europa. Denn im Osten standen rein meerbestimmte, ozeanische Mächte, wie die der Angelsachsen und Japaner, viel unbedingter den überwältigend festländischen (kontinentalen) Staatenballungen und Reichsbildungen der Chinesen und Russen gegenüber. Die einzige Zwischenform, die dann auch unter die Räder kam, war die in Tsingtau einerseits auf eine Flottenstation, weltpolitisch aber auf einen Eisenbahnendpunkt reiner Kontinentalpolitik gestellte, andererseits in der Südsee rein ozeanische deutsche Außenstellung am Pazifischen Ozean.

In Fern-Ost also war die Begriffsbildung und Vorhersage (Prognose) aus Erdkunde und Geschichte einfach. Im Abendland und Nahen Osten aber war sie verworren. Denn hier trübten die gelegentlichen Übergriffe rein ozeanischer Mächte tief in die festländischen Daseinsbedingungen hinein (Hannover in der britischen Kolonialgeschichte des 17. Jahrhunderts; Oranien—Luxemburg, Großbritannien—Italien—Griechenland—Türkei im Mittelmeer), das Bild ebenso, wie die Vorstöße festländischer oder doch in ihren Mehrheiten binnenländisch denkender Mächte an und über die Meere.

Aus den unvermeidlichen Mißverständnissen bei so unklaren Abgrenzungen zwischen festländischen (kontinentalen) und meerbestimmten (ozeanischen) Daseinsbedingungen, wie sie Europa durchteilen, ist jenes farbenreiche Bild kulturpolitischer, machtmäßiger und wirtschaftlicher Berührungs-Veränderungen (Kontakt-Metamorphosen) entstanden, das der west- und mitteleuropäischen Geschichte so viel Reibungen und Reiz verleiht, aber auch den unbeständigen Zug, wie er in viel kleinerem Maßstab der griechischen Geschichte eigen war, und sie zuletzt unter den Bann größerer, wenn auch einfacher organisierter Rassen und Räume fallen ließ.

Digitized by Google

XXIV

Kontinentale Durchstöße zu ozeanischer Geopolitik

Als Ausgangspunkt für das Aufsuchen solcher geschichtlicher Experimente, bei denen kontinentalen Mächten vorübergehende Durchstöße zu ozeanischer Auffassung in der Geopolitik gelangen, wird uns vorteilhaft ozeanische Betrachtung, auf kontinentale Politik gerichtet, dienen können.

Sie wird schärfer als die kontinentalen Staatsmänner vielleicht selbst deren ozeanische Chancen erkennen. Oft wird sie ihnen schon vor dem Eingreifen Rechnung tragen, wie es z. B. Brooks Adams, Mahan und Roosevelt zwischen 1892–1898–1904 mit der Möglichkeit einer gemeinsamen transkontinentalen Eisenbahnpolitik Deutschlands, Rußlands, Chinas und Japans in Asien und ihren Folgen für eine Befreiung der Alten Welt vom Druck der ozeanischen Mächte taten, die sie durchkreuzten, ehe die andern Gegenspieler überhaupt ihrer Möglichkeit inne wurden.

Ozeanische Beobachter werden oft ungestraft, wie Mackinder im Jahre 1904 es tat, ozeanische Perspektiven vor zahlreichen kontinentalen Lesern aufbauen können, als er seine Prognose und Warnung: „Geographical pivot of history" schrieb, mit der kühlen Schilderung aller Leiden der zwischen den „Räubern der Steppen und der See" hin und her gezerrten alten Kulturmächte seines inneren Halbmondes, und kaltblütiger Vorausmalung der Gefahr, die sie in einem neuen Kriege notwendig laufen müßten.

Wenn sich dann innerhalb der gefährdeten, zwischen ozeanischer und kontinentaler Politik schwankenden Übergangsländer Warnerstimmen erhoben, wie Ratzel, und mahnten, auf der Hut zu sein vor „dem Unheil, das Staatsmänner mit der großräumigeren Auffassung Amerikas und Asiens auf den eng- und kleinräumigen Volksböden Europas anrichten könnten" – so fanden sie kein Gehör. Jedes Wort eines US.-amerikanischen Groß-Bank-Agenten an Reporter fand mehr Echo. Es ist nur an die Gläubigkeit vieler Mitteleuropäer gegenüber den Worten von Wilson und Oberst House, auch wohl neuerdings Lloyd George zu erinnern.

Prüfen wir geschichtliche Vorgänge (Präzedenzfälle), so ergibt wohl immer der Kontakt zwischen den beiden großräumigen Erziehern raubender und schweifender Menschen, dem Meer und der Steppe, die Gelegenheit, daß sich Einzelne, Gruppen oder Massen an beiden zusammen zu ungewöhnlichen raum-

Digitized by Google

überwältigenden Leistungen emporraffen. Aus solcher Doppelwirkung gewannen im alten Hellas Miltiades und Themistokles (einer Thrakerin Sohn) ihren weiträumigen Sinn; denn auf die damalige engräumige Ägeis wirkte schon die thrakische Steppe, der pontische Großgrundbesitz als großräumig; Zusammenspiel von Meer und Steppenheide erzog bei den Warägern, Saporogern, in den sibirischen Kosaken (Jermak, Deschnew), den späteren Ostfahrern Rußlands (Murawiew, Krapotkin) das Freimachen zu ozeanischer Politik.

Es ist außerordentlich fruchtbar, in diesem Sinn die Erschließung Nordeuropas und Nordasiens zusammenhängend zu betrachten und zuzusehen, wie zunächst ein subpolarer Waldgürtel Rußland vor der Entdeckung von Nordwest her schützt, der endlich an einzelnen Stellen durchbrochen wird; wie die Briten an dem Ostseemonopol vorbei von Norden her 1557 an Rußland heranfühlen, und wie dann in Rußland wieder, mit der zusammensinkenden Mongolenherrschaft, der Macht- und Wandertrieb nach Osten erwacht, streifenweise und selbst nomadenhaft, der so märchenhaft schnell — in nur 80 Jahren — an den Pazifischen Ozean führt. Zunächst wird dabei gerade die Eis- und Wald-Barriere nördlich des Nomadenwanderstreifens als Schutz gegen Störung von seewärtigen Mächten benutzt. Dann entsteht auf einmal eine wissenschaftliche Werbefront für ein einheitliches Durchstoßen an das nordische Meer, in einem großartigen Entwurf.

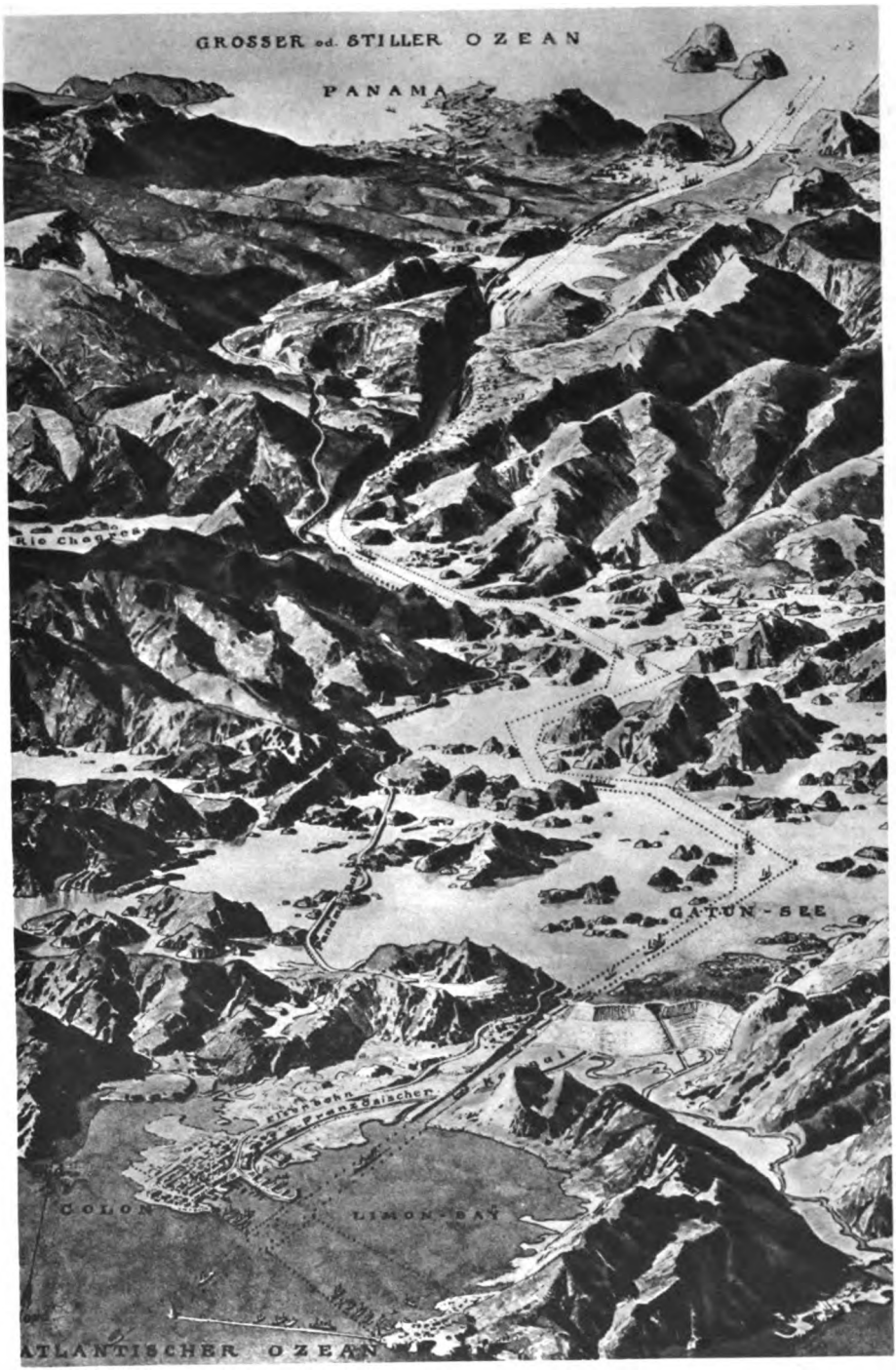
Das ist — nach der Eroberung Sibiriens von 1581 bis 1643—1649 — (schon 1610 sind die Russen am Jenissei, 1628 an der Lena, aber erst 1703 in Petersburg!) unter Anna Iwanowna die große nordische Expedition unter Berings Führung gleichzeitig von fünf Stellen aus[1]).

Von dieser Zeit an ist das große Ziel der nordöstlichen Durchfahrt des sibirischen Seewegs nach Osten nie mehr ganz aus dem Auge verloren worden, wenn auch mit sehr verschiedener Intensität; am lebhaftesten wird es vor dem Weltkrieg verfolgt, wo auch der Plan der amerikanischen Polarringbahn mit dem 60 km langen Beringtunnel auftaucht, die von Alaska kommend, bei Kansk in den Strang der sibirischen Magistrale münden sollte. Neuerdings sind erfolgreiche Durchfahrten russischer Dampfer in einer Schiffahrts-Periode von Wladiwostok bis England gelungen.

Die Tatsache, daß ein ökonomisch dampfender, d. h. 15 km laufender Kreuzer in nur dreizehn Tagen von der Murmanküste nach Kamtschatka laufen könnte, wird vielleicht noch einmal am ehesten für die meteorologischen und anderen wissenschaftlichen Unterlagen sorgen, die Voraussetzung einer wirklichen Auswertung der von Nordenskiöld eröffneten Möglichkeit wäre:

[1]) Petermanns Mittlg. 1904, S. 285, mit Karte.

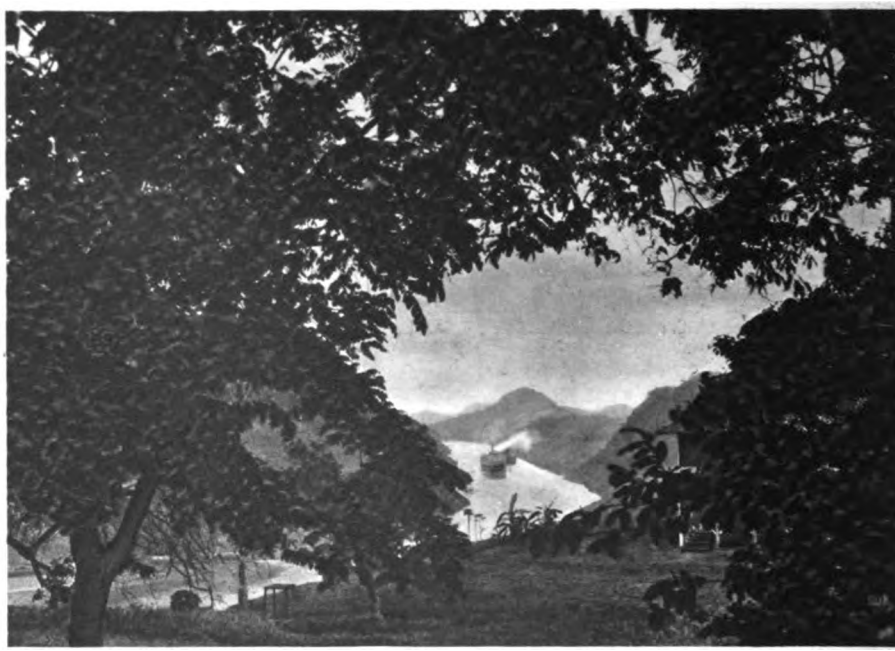
Digitized by Google



Nr. 119 Graphische Darstellung des Panamakanals

Digitized by Google

Nr. 120 Die Miraflores-Schleuse des Panamakanals



Nr. 121 Der Culebra-Durchstich des Panamakanals

Digitized by Google

immerhin eine größere, als die mit so viel Opfern angestrebte Nord-West-Passage; aber von den Sowjet-Bünden im größten Stil – ebenso wie das Polar-Flugwesen – angepackt.

Jedenfalls ist es bezeichnend, daß Rußland das freie Meer am Pazifischen Ozean früher erreicht hat, als in der Ostsee und am Pontus das von andern umrandete und abschließbare, und daß der Zugang zu ihm ganz anders auf den geopolitischen Grundlagen seines Wesens lag und es nicht in wesensfremde Landschaften hineinführte. Rußland würde auf der Linie einer klugen, maßvollen Verständigungspolitik mit den örtlichen Mächten des Fernen Ostens und Aufrechterhaltung seiner deutschen Rückversicherung diese ozeanische Stellung in der Südmandschurei haben aufrechterhalten können, wenn es nicht die Hände auch noch nach Korea ausgestreckt hätten, wo es zwischen 1900 und 1904 die Lebensnotwendigkeit des ozeanischen Nachbars Japan verkannte.

Es ist außerordentlich spannend zu sehen, wie grundverschieden sich Russen, Chinesen, Japaner gegenüber der nordischen „Anökumene" verhalten, wie das für unbewohnbar, ungeeignet für Macht- und Wirtschaftsorganisation gehaltene Gebiet beim Japaner schon jenseits der Tsugaru-Straße, beim Chinesen am Amur, beim Mandschuren an den nördlich den Amur begleitenden Gebirgen, für den Russen aber erst am nördlichen Eismeer beginnt und wie der Russe eigentlich deshalb fast ohne Widerstand über die Lena an den Pazifischen Ozean kommt. Von da ab kann er sein Reich über die Beringstraße, das von dem Kosaken Deschnew entdeckte Ostkap hinweg, nach Alaska, und bis an die Berührung mit spanischen Herrschaftsansprüchen vorbauen, bis der Ferne Osten erst wirklich alarmiert wird. Dann freilich setzt die damals noch kräftige und instinktsichere Mandschu-Regierung im Vertrag von Albasin am Amur eine lang geachtete Schranke; und hastig eilt Japan, seine große Nordinsel wenigstens zum Schein zu kolonisieren, Sachalin, die Kurilen zu erforschen. Aber beide waren von der nordischen Anökumene und der Schutzanlehnung an sie durch das nordpazifische Reich der Russen eigentlich schon abgedrängt, ehe es ihnen zum Bewußtsein kam; und erst die Gegenwirkung der Angelsachsen (seit dem Alaska-Kauf 1867 und der Niederlage Rußlands im Krimkrieg einsetzend) half den bodenständigen ost-asiatischen Mächten die bodenfremde nordische Macht langsam zurückzudrängen. Heute noch aber ist der ozeanische wertvollste Teil der mandschurischen Küste, der wichtigste Nordteil des japanischen Fischereigebiets, russisch.

Vorbau und Rückbildung des pazifischen Russenreiches[1]) sind zugleich die Geschichte eines der bemerkenswertesten Durchstöße kontinentaler zu ozeanischer

[1]) Im Kap. X der Geopolitik des Pazifischen Ozeans in den Einzelheiten und mit einer Karte beschrieben.

Digitized by Google

Geopolitik, der aber eben nur von einzelnen, in ihrer Heimat unverstandenen Menschen getragen wurde, wofür Krapotkins idealistische – im Winterpalais verlachte – Meldung zu den transbaikalischen Kosaken und ihre verständnislose Aufnahme durch den Zaren ein melancholisch stimmender Beleg ist, ein anderer die ganze Durchführung von Roschdestwenskys Fahrt nach Osten, die von Kapitän Klado psychologisch ausgezeichnet geschildert ist.

Ein ganz ähnlicher Unstern schwebt über den Anläufen der Araber und Türken zur Seegeltung, was noch erst jüngst in der Einstellung von Ibn Saud zu den Randstaaten des Roten Meeres, Hedschas wie Yemen, ihre Bestätigung findet. Hier sind es freilich, im Gegensatz zu den stets vereinzelt bleibenden pazifischen und ozeanischen russischen Vorkämpfern – von denen noch 1904 Makarow ein wertvolles Seemannsleben wenigstens mit dem Volleinsatz seiner Person beim Ausbruch aus Port Arthur abschloß – außer starken Einzelnen schon auch Gruppen von Personen, die Bevölkerung ganzer Landschaften (Maskat, Yemen, Sansibar, nordafrikanische Küste, Tunis, Algier, Oran, Tres Forcas-Gegend), die ozeanisch-aktiv werden; bei ihrem Zusammentreffen in Sind und Gujerat mit den in die indischen Ebenen herabgestiegenen Eroberern des Islam, wie später im Osmanenreich, berühren sich die Steppe und das Meer auch beim Araber und Osmanen als Erzieher und geben großen Anläufen Raum.

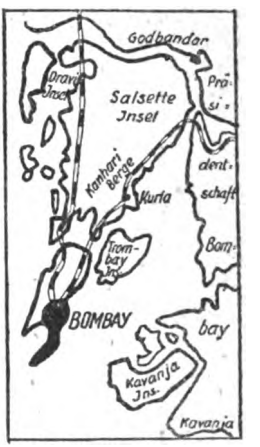
Aber hier brachen in entscheidenden Zeiten neue Wellen von Eroberern aus der Steppe vor und zwangen, die Front vom Meere zurückzuwenden und landeinwärts zu schlagen. Die Seemacht-Großveziere, Kapudan Paschas, blieben vereinzelt; Lepanto, Navarin, die Fehlschläge vor den befestigten Ordensritter-Inseln und Venetianer-Burgen wogen einzelne Glanztaten, wie den Fall Konstantinopels auf; und auch an den Ostgrenzen des Islam siegte das Genie Albuquerques vor Ormus und Malakka, sank der Flotten-Gründungs-Anlauf der ersten Großmogule zusammen, wurde ein Platz von so einziger ozeanischer Lagengunst, wie Bombay, bereitwillig darangegeben, um die lästigen Fremden aus der Nähe einer Duodez-Residenz wegzubringen.

Eine der gewaltigsten Formen der Raumbewältigung der ganzen Weltgeschichte steht sicher mit den großen Mongolenreichen Dschingis-Khans, des „vollendeten Kriegers" und seiner Nachfahren vor uns, und in den Antrieben, die von der Ta-Yüan-Dynastie auf China übertragen wurden, in dem schon, vorher-rhythmisch an- und abschwellend, Verständnis für Seegeltung vorhanden war, und Chinesen nach Java, Ceylon, Ostafrika geführt hatte, wo sie direkt namengebend auftreten.

Schon unter Kublai Khan wird der zweimalige Versuch gemacht, durch gewaltige Flotten (die aber etwas an die kunterbunte Aufbringung der Perserflotten gegen die Hellenen erinnert haben mögen), Japan zu erobern; die

Digitized by Google

beiden Abwehrschläge der Landesnatur des Inselreiches und der Shogunheere sind heute noch in Japan so lebendig, wie in England der Zusammenbruch der Armada. Ein wenig später hat das Inselreich auf koreanischem Boden die Invasion mit 6 schweren Jahren, 1593–1598, heimbezahlt, wie es überhaupt – (trotz der im allgemeinen respektierten Trennung der drei San-Koku durch den Küstenmeer-Korridor) – überseeische Feldzüge mit großen Kämpferzahlen auch in seiner Feudalzeit wohl zu führen wußte (Hideyoshis Satsuma-Expedition). Aber im allgemeinen tragen die Ausdehnungsversuche Indiens, Chinas, Japans rhythmische Züge. Nur den Malaien, und später den Trägern des Islam ist der Indische Ozean ein zügellos durchstreiftes, macht-durchtobtes Wanderfeld; seinen Hauptkulturmächten, die im allgemeinen sehr konstant darauf wandern, nicht.



Nr. 71
Umgebung von Bombay

Und doch liegt in einem überseeischen Wanderdruck von mehr als 9½ Millionen Menschen allein in der ozeanischen Südrichtung (Nan-Yo-wärts – zu denen wir noch die 3½ Millionen Formosa-Chinesen und gut 20 % der 25 Millionen Französisch-Indochinas rechnen dürfen) natürlich ein starkes geopolitisches Druckmoment, mindestens ein Gegenzug zu den jährlich 1–1¼ Millionen, die über die Kontinentalgrenze Chinas in die NW- und NO-Steppen-Landschaft hineindrängen und die Mandschurei heute auf etwa 35 Millionen gebracht haben (davon sicher 80 % chinesischen Blutes).

Wieweit fällt endlich die Drehung der Vereinigten Staaten in ihr pazifisches Gesicht, in ihre amerikanisch-mediterrane Stellung hinein, aus der scheinbaren Selbstgenügsamkeit des zunehmend in die Weizenstaaten westwärts landein-rückenden Bevölkerungs-Schwerpunktes, unter die vorübergehenden ozeanischen Wendungen einer, zu jener Zeit wenigstens noch, vorwiegend kontinentalen Macht? Wieweit lag damit, als Mahan, Roosevelt und ihre Leute sie vollzogen, schon eine vorgeahnte geopolitische Notwendigkeit vor, einer dauernd ozeanisch werdenden Lebensform, eines beginnenden Inselreiches?

Sicher hat es starker Antriebe bedurft, um die Kontinentalschwere der Weizenstaaten, des Mississippitals überhaupt zum Flottenbau, zum kolonialen Ausgreifen gegen die Monroelehre, gegen Washingtons Testament zu bringen. Seitenstücke zu dem Stöhnen Ost-Elbiens über „die gräßliche Flotte" kann man noch aus der Zeit nach dem Weltkrieg genug aus der öffentlichen Meinung der Vereinigten Staaten erbringen, die zeigen, daß sich die Mehrheit der Wähler

Digitized by Google

nur von interessierten Trusts und Politikern in „foreign entanglements" hineingestürzt glaubte. Aber wirtschaftliche Verkehrsnotwendigkeiten erweisen sich als beste Helfer der ozeanischen Vorkämpfer; und sie offenbaren sich nun geradeso bei der Erschließung Kanadas, das auch plötzlich seine Möglichkeiten für nordische Weizenhäfen an der Hudsonbay schätzen lernt, während anderthalb Jahrhunderte früher Voltaire ganz Kanada den Franzosen als „einige Quadratmeilen Schnee" verschmerzen half, obwohl sie heute in der Schlacht von Quebeck — 13. September 1759 — das größte Unglück ihrer neueren Geschichte haben sehen lernen, nicht in Pavia, Waterloo oder Sedan.

Noch deutlicher als Kanada zeigen die beiden anderen großen pazifischen Dominien des britischen Reiches, die australische Gemeinwelt und Neuseeland in ihrer Innenorganisation (z. B. in der Veränderung des inneren Aufbaues in Neuseeland) Schwankungen zwischen ozeanischen und kontinentalen Perioden; es war sicher ein Unglück Deutschlands, daß beide um 1914 am Anfang einer ausgesprochen ozeanischen Periode standen, mit wieder erwachtem Verständnis für die Machtübung über See, die vielleicht ein Jahrzehnt vorher noch strikt abgelehnt worden wäre — mindestens von der Partei, die noch im ersten Jahrzehnt in Australien tonangebend war.

Wie wenig man sich in der Geopolitik darauf verlassen darf, daß ein Vorgang den reinen historischen Genuß eines längst abgelaufenen, sicher ähnlich sich nie mehr wiederholenden Experiments biete, das beweisen wohl das iranisch-hellenische und hellenistische, später byzantinische Gegenspiel an den kleinasiatischen und syrischen Küsten und den Randgebirgen Persiens, und die heutigen Wiederholungen scheinbar längst abgespielter Situationen im Verhältnis der Angora-Türkei und Persiens zu ihren Küsten.

Ob es nun das brennende Milet oder das brennende Smyrna ist, das als Fanal kontinentalen Rückschlags lodert, ob die damals in aller möglichen Handwerkskunst erfahrene flüchtende ionische Bevölkerung oder heute die nach Athen und Umgebung ausgerückten Teppichweber es sind, die Industrien über See verpflanzen, ob es die gleiche Lagengunst am Marmarameer ist, die Konstantin, und vor ihm Miltiades und Darius nach Byzanz führte, die Fallmerayer als unzerstörbar rühmt, oder ob wir den Kampf des Ghazi gegen die sündhafte und für Kontinentale ein Danaergeschenk bildende Seestadt und Umschlagstelle bestaunen, ob es Ur, Kuweit oder Basra sind, die an der Schat-El-Arab-Mündung die iranische Großmacht verdrießen, ob die Asphaltkufe oder der Öldampfer den Stromverkehr belebt, um den der uralte Städter-Nomadenhaß pendelt: die Geopolitik des Gegensatzes ozeanischer Randmotive und kontinentaler Erdschwere der Haupträume und Massen des Nahen Ostens bleibt eine konstante Größe! Wer sie in ihren wichtigsten Experimenten studiert hat, der meistert sie, vermag, wie Lawrence, mit un-

Digitized by Google

glaublich kleinen Nomadenzahlen große ernsthafte Mächte zu bluffen, noch zuguterletzt mit dem Buch, in dem er seine Erlebnisse schildert; und wer sie nicht zur rechten Zeit wenigstens als Wissen erworben hat, der zahlt eben schmerzliches Lehrgeld; Lehrgeld, das, wenn es sich zu Zusammenbrüchen steigert, katastrophalen Umfang annehmen kann.

Diese Betrachtung aber führt uns zwanglos zu einigen Schlußstrichen, mit denen wir das Schwanken zwischen ozeanischen und kontinentalen Leitzügen mit Höhepunkten und Zusammenbrüchen unserer eigenen deutschen Geschichte in engsten Zusammenhang bringen.

Der deutsche Kultur- und Volksboden unterliegt nun einmal, in der Mitte Europas gelegen — (das allein unter allen Weltteilen nicht ein totes Herz in seiner Mitte trägt, sondern ein höchst lebendiges, drucküberfülltes)—, durch die tiefste Eigenart seiner Geopolitik jener verhängnisvollen Zerrung zwischen ozeanischen und kontinentalen Motiven, die er mit einigen der wichtigsten Kulturböden unseres Planeten teilt: dem vorderasiatischen, dem indischen, dem chinesischen.

Den Zug nach der einen wie nach der anderen Seite richtig zu sehen, die Veränderungen darin rechtzeitig zu fühlen, das ist eine der wichtigsten Aufgaben geopolitischer Erziehung, vielleicht das geopolitische Volks-Erziehungsproblem für Mittel-Europa schlechtweg, mit dem Ziel: einem gehemmten, aber hochveranlagten Volk zu dauernder Überwindung geopolitischer Schranken seines Lebensraumes zu verhelfen. Da liegt es nahe, gerade aus dem Grad ozeanischer und kontinentaler Hingabe in großen geschichtlichen Spannungsmomenten und den Folgen davon Erfahrungen und Schlüsse zu ziehen. Das Ideal der großen Politik liegt, wie Ratzel sehr mit Recht sagt, darin, bei den unvermeidlichen Schwankungen zwischen kontinentalen und ozeanischen Perioden die richtige Verbindung zu finden, vor allem aber niemals alle Zukunftsprobleme, noch dazu um eines fremden Raum-Verschiebens willen, auf eine Karte zu setzen; mindestens wären alle politischen Führer durch ihren Erziehungsgang zu zwingen, daß sie sich alles an Erfahrung, was der Erkenntnis durch Erziehung erreichbar ist, auch wirklich zu eigen machen. Dazu gehört aber für den Kontinentalen ozeanische Geopolitik in hohem Maß! Daran fehlte es am meisten, daran fehlt es noch heute.

Auf diesem Erfahrungsgebiet hat uns wirklich längst vor dem Krieg die ozeanische Erfahrung, die teuer bezahlte politische Erbweisheit großer ozeanischer Mächte zwei Lehren einwandfrei herauskristallisiert. Die eine sagt uns Ratzel: „Schaffung und Erhaltung einer Seeherrschaft bringt viel mehr geistige Kräfte ins Spiel — als die Beherrschung großer Länder und erneuert sie unablässig ...“ Deshalb dürfen wir auch im Binnenland, vom Meer zurückgeschnitten, ozeanische Geopolitik nicht seitab liegen lassen! Und die

Digitized by Google

andere wußte schon Pitt: „Der Verteidigungskrieg zur See ist der sichere Untergang. Eine Kriegsflotte kann zur Defensive gezwungen werden; aber sie kann nicht von der Defensive ausgehen, und sie zum System erheben; denn Defensive ist ein vorübergehender Zustand, der der eigentlichen Natur des Meeres widerstrebt ..." — — —

Den Schluß daraus aber — den muß jeder selbst ziehen. Er erklärt, warum Deutschland und England den Weltkrieg an außereuropäische Mächte verloren, warum sie beide den Dreizack von Europa aus über See abgegeben haben! — weil sie taten „was der eigentlichen Natur des Meeres widerstrebt."

Digitized by Google

XXV

Ausklang:

Das Meer als Erzieher der Menschheit

Schätzen wir elementare Erzieher des Menschen auf Erden nach der Dauer, Wucht und Unwiderstehlichkeit ihrer Einwirkung, so setzen wir an erste Stelle das Meer, obwohl es ihm gegenüber als zoon politikon in der Zeitfolge kaum voran steht.

Aber unter den erziehenden Urgewalten – die sich dem Kultur schaffenden, Macht wirkenden und wirtschaftenden Menschen auf der Oberfläche seines Planeten gesellen, um seine vergänglicheren Werke auf ihr zu fördern oder zu hemmen – ist die größte, gewaltigste, stärkste doch wohl das Meer.

„Groß ist die Gewalt des Meeres!" So hat schon vor mehr als zweitausend Jahren nicht nur der geistvollste Naturphilosoph der Griechen gelehrt, der alles Leben und seine Anfänge aus der Salzflut herleitete, sondern auch der menschlichste, modernste, volksseelenkundigste unter den Geschichtsschreibern der hellenischen Welt, Thukydides.

Aber selbst wenn wir uns willig vor so viel Autorität und der eigenen Erinnerung an die überwältigende Wucht des Hochsee-Eindrucks oder der herantobenden Midgard-Schlange einer unabsehbaren Brandung beugen, erhebt doch der kritische Verstand die Frage: warum nicht vor dem Meer – das doch immerhin nur eine Teilerscheinung der Erdoberfläche ist, wenn auch die größte und raumweiteste – „dem gestirnten Himmel über uns" zuvor seine Ehre als Erzieher des Menschengeschlechtes geben, den ein Immanuel Kant als einziges gleichwertiges Gegengewicht von außen her gegenüber dem Sittengesetz in seiner eigenen Brust empfand, in dessen golddurchstrahlten Fluten unser ganzer Planet nur ein winziger Teil eines Teils ist: ein oxyd- und schlackenüberzogenes Röllchen Nickeleisen, das sich in einem winzigen Bällchensystem in einem andern Ballspiel dreht?

Oder warum nicht wenigstens die Lufthülle voranstellen, die doch den ganzen Erdball umgibt, darin in Lichtweben und Sturmtoben doch früh die obersten der Götterwelt gesucht worden sind: Zeus und seine Ahnen, Wotan und sein Heer; Ormuzd und Ahriman der Iranier, Trimurti der Inder, und die Götter der Ozeanier über dem Meer?

Digitized by Google

Gewiß: die Lufthülle ist mit ihren unteren Schichten der Erdoberfläche verhaftet genug — aber mit ihren oberen verliert sie sich vorläufig unerreichbar und unkontrollierbar für uns ins All und ist seinen Strahlungen dienstbarer als dem vergänglichen Geschlecht, das die Erde zu beherrschen glaubt. Wir aber wollten gerade in dieser Gedankenreihe untersuchen, was aus der Erdoberfläche selbst an erziehenden Gewalten in die Werke der Menschheit hereinströmt, was von Boden und Erde her, erfaßbar im Formenspiel des Aufrisses und Grundrisses, aus dem Raume erklärbar mit der Sprache der Erdkunde auch dem gebildeten, naturschauenden Laien glaubhaft und greifbar gemacht werden kann.

Unter diesen Kräften aber ist das Meer die größte; die volle Erkenntnis seiner Beziehung zur Volksseele der bedeutsamste Schritt zu ihrer bewußten Meisterung von der Natur des Erdballs her. Mit tiefem Recht nannte schon Friedrich Ratzel das Hinausschreiten von festländischer Entwicklung über die Küste zum ozeanischen, meerbestimmten kulturpolitischen Dasein, Macht- und Wirtschaftsleben die größte Aussage, die über eine Völkergruppe gemacht werden könne, wirkt die Feststellung, daß ein Volk das Meer nicht verstanden habe wie ein Verzweiflungsruf daran, daß es ein höchstes, letztes Ziel nicht erreichen kann.

Je nachdem ein Mensch, eine Gruppe von Menschen, ein Volk, ein Kulturkreis oder organisierter Weltteil als gestaltete Pan-Idee das Meer und seine Küste als Grenze achtet, oder vom Reiz der Gegenküste überwältigt, von Gegenküsten, fremden, überseeischen Ufern gelockt — leichter natürlich verkehrsfreundliche als verkehrsfeindliche Küsten und Gestade überschreitet, bleibt sein Los binnenländisch oder doch festländisch, kontinental gefesselt, oder es spielt ihm weltüberspannende Entwicklungsmöglichkeiten zu.

Vor diesem Zwiespalt stehen die Völker seit grauen Tagen, seit der „erste, dreifaches Erz um die Brust, der Flut das schwanke Fahrzeug" — wahrscheinlich doch in einem Strommündungsgebiet — vertraute.

Da ist es wohl der stromab driftende Baumstamm gewesen, der — kühner und kühner bestiegen, zuletzt gehöhlt, mit Matten und Segeln versehen — die Bekanntschaft mit der Befahrung der Küstengewässer vermittelte. Wann sich die an den Ufern hintastende Fahrt zuerst, unter dem Eindruck regelmäßiger Windströmungen, der Monsune und Gegenmonsune, zur Ozeanfahrt straffte und streckte, dafür aber wissen wir ungefähr die Zeit und ziemlich sicher den Ort: den Austausch sumerischer und Indus-Kultur, die nördlichen Ufer des Indischen Ozeans.

Und wieder später haben uns aus dem östlichen Mittelmeer um Kreta, mit seinen Etesien, und aus dem erweiterten Bereich des Hellenismus manche Zeugnisse bewußter, direkter Mittelmeer- und dann Ozean-Bewältigung er-

Digitized by Google

reicht. Sie kamen uns über die griechische Überlieferung zu; aber selbst das Verhältnis dieses Volkes zum Meer, das uns nach unserer Schulweisheit im Abendlande neben unseren nordischen Ahnen als das am meisten meerbestimmte Kulturvolk vor Augen steht, ist nicht das eines Siegers!

Denn neben manchem Sieg verzeichnet die Kulturgeschichte der Hellenen auch viele schmerzliche Niederlagen gegenüber dem „purpurfarbigen Meer"; die schmerzlichsten vielleicht die scheinbar so glänzende, an einzelnen Stellen so ruhmgekrönte und doch so leidvolle Geschichte von Athen, das eigentlich nur ein Menschenalter, von Salamis bis zum Höhepunkt des Perikles, rein meerbestimmte Macht war, solange der Bundesschatz des athenischen Inselreiches auf der heiligen Insel Delos ruhte und als Flottenbaurückhalt diente, nicht in Marmor-Prachtbauten auf der Akropolis verpulvert wurde, so sehr die spätere Kulturmenschheit dabei, zum Verderben Athens, auf ihre Rechnung kam.

So mahnt das Erdenlos einer der glänzendsten Seemächte der Welt an das Zwiespältige, Trügerische, das der Meerflut auch ihren Lieblingen gegenüber anhaftet. Es zeigt uns in dem kurzen Zenitglanz von Salamis bis Ägos-Potamoi, mit allen seinen Umschlägen innerhalb eines einzigen Menschenalters, die Eigenart der Seemacht, mit kleinsten Zahlen größte Wirkungen ausüben zu können, und ihre Kehrseite, auf Gedeih und Verderb von kurzen, schnell gewagten Entscheidungen abhängig zu sein. Eine lange Reihe von folgenschweren Namen bekräftigt diese geopolitische Erfahrung, fast schon ein Gesetz, durch die Geschichte: Salamis, Karthago, Tyrus, Aktium, Meloria, Lepanto, die Fahrt der Armada und der Besen am Top de Ruyters, Trafalgar und Tsushima! Sie alle hangen auf des Messers Schneide an eines Mannes Herz, das stärker sein muß, als die mit ihm spielende Woge und doch ihr Wesen flüchtiger Gunst verstehen.

Kein Mittelmaß gediegener Tüchtigkeit, kein waffenklirrender Tritt der stärkeren Bataillone auf der männerernährenden Erde gewährleistet auf der blauen Flut wenigstens ein gewisses Mittelmaß von Durchschnittserfolg. „Aut Caesar-aut nihil" – „Alles oder Nichts", wird als Leitwort der Meerkultur, der Seemacht, der Überseewirtschaft viel erbarmungsloser über jedes neue Kapitel gesetzt, das in der Regel im Eingang zugleich die Grabschrift des Haupthelden eines vergangenen Abschnitts enthält.

Selten hat das Meer zugleich mehrere Liebhaber, kennt es so dauernde Vertrauensverhältnisse, wie das Land. Nur zwei Rassen haben bisher seinen Launen getrotzt, ohne jemals ganz aus seiner Gunst zu fallen. Sehr entlegen waren beide voneinander, als sie ihre ozeanische Laufbahn begannen, zuletzt aber im Bündnis vereint, als sie sich in ein Anteilsverhältnis von fünf zu fünf zu drei hineinfanden. Das sind die Nordgermanen, die Anglo-

Digitized by Google

Normannen und die Malaio-Polyneſier, mit ihrem letzten, nördlichſten Ausläufer, dem japaniſchen Inſelreich.

Alle anderen Völker, die den Schritt vom Land, von der Küſte zum Meer hinaus, aus Not oder Reiz, bewußt oder unbewußt taten, hat — nach einer zum Teil wundervollen Erziehungsarbeit an ihnen — die wogende Flut, der Silbergürtel, dem ſie vertrauten, der Reihe nach verraten. Das geſchah oft in der Reihenfolge, in dem ſie einander das Szepter des Meeres, ſeinen Brautring oder andere Sinnzeichen „dauernder Herrſchaft“ zureichten, zuweilen in prächtigem, klingendem Wortgefüge, worin namentlich das alte Venedig ganz Hervorragendes geleiſtet hat.

„Wir vermählen Dich, Meer, zum Zeichen wahrhaftiger und dauernder Herrſchaft“ — (Sponsamus te, mare . . .), ſo rief der Doge Venedigs hinab, wenn er den Brautreif vom goldgeſchmückten Bucentoro herab in die Adria warf.

„Der Venediger Stadt, durch Walten der göttlichen Vorſicht in Waſſern gegründet, vom Spiele der Fluten umwogt und gegürtet, bedient ſich des Meers ſtatt der Mauern. Wer alſo, wie auch immer den öffentlichen Waſſern Schaden tun wollte, der wird als Feind des Vaterlands verurteilt; und nicht geringere Strafe ſoll ihn ſchlagen, als wenn er die geheiligten Mauern der Vaterſtadt verſehrt hätte!“ So ſtand es über dem Sitzungsſaal des gravissimo magistrato sulle acque in Venedig geſchrieben. Darin liegt nicht nur das Weſen der Seemacht, ſondern auch vieles vom Geiſt der Meerkultur ſeebeherrſchender Völker, vom Seelenzuſtand der Inſelvölker und Inſelſtaaten beſchloſſen. Aber freilich wenig mehr bleibt von der Idee des Meeres als des gemeinſamen Gutes aller Menſchen (Theophos), oder dem Meer „das ſeiner Natur nach Allen offen ſtehe“ des weiſen Juriſten Ulpian.

Ein anderer Geiſt, der Geiſt der Ausſchließlichkeit, des Imperialismus — vielleicht in einer ſchlimmeren Form, als ihn das weite Feſtland, die Wüſte, die Steppe jemals der menſchlichen Freiheit und Selbſtbeſtimmung auferlegte, ein Geiſt, der Freiheit nur den Herren des Meeres zuerkennt —, der ſteigt darin empor, und ringt mit jenem anderen des Freien Meeres durch die ganze Geſchichte der Menſchheit, von der die Rolle des Meeres in der Geſchichte der Menſchheit vielleicht den dankbarſten Zuſammenbau (Syntheſe) von Geiſtes- und Naturwiſſenſchaft anbahnt und eröffnet.

Eine ſolche Geſchichtsbetrachtung aber zeigt uns, wie jäh der Dreizack, zum erſtenmal vielleicht doch in der Oſt- und Nordſee und am Perſer Golf zwiſchen Sumerern und Induskultur geſchwungen, von Hand zu Hand gleitet, von Vorderaſiaten zu Kretern, von den Kretern zu den Hellenen; wie er dazwiſchen von Phönikern und ihrem Tochterſtaat Karthago lange feſtgehalten wird, aber endlich vom römiſchen Landſoldaten auf der Enter-

Digitized by Google

brücke den Puniern wie den helleniſtiſchen Großreichen entriſſen und entwunden worden iſt.

Selten nur hat die pax Romana, der römiſche Landfriede, auch nur das ganze romaniſche Mittelmeer umfaßt; am Schwarzen Meere wie an der Nordſee blieben immer verhängnisvolle Lücken; und ſchließlich drang gleichzeitig von den Zungen des Indiſchen Ozeans her gegen Südoſten, wie vom Oſtweg der Germanen und den zimbriſchen Küſten her das Verderben in das Mittelmeerreich, das erſte meerumſpannende, dem wenigſtens ein ganzes Mittelmeer der Erde diente. Niemals verlor ſich dieſes Reiches, ſeiner Kultur, Macht und Wirtſchaft Erinnerung, und Italien hat ſie wieder erneut. Aber zunächſt glitt der Dreizack aus römiſch-helleniſcher in arabiſche, dann türkiſche und nordgermaniſche Hand. Zwiſchen ihnen wuchs die Königin der Adria empor, nach ſchweren Kämpfen mit den anderen italieniſchen Städten, die mehr im küſtenhaftenden Zuſtand ſteckengeblieben waren, wie Amalfi, Piſa, Genua. Den großen weſtlateiniſchen Mächten freilich war die Hinterlandſtärke und Tiefe Venedigs nicht mehr gewachſen; und als ſie ſich neue transozeaniſche Wege erzwangen, verſiegte ſein Lebensnerv, der kleinräumige Seehandel ſeines mediterranen Inſelreichs.

Aber Venedig ſchenkte der Welt das unvergleichliche, faſt einzigartige, völlig abgelaufene politiſch-geographiſche Verſuchsergebnis, das Experiment eines durch alle ſeine natürlichen Stadien gelaufenen Seeſtaates. Vieles, das uns am Werden und Vergehen der großen Inſelreiche und Seeſtaaten unſerer Zeit, des britiſchen Empire, des japaniſchen Reiches, aber auch der Vereinigten Staaten von Nordamerika, Auſtraliens und Neuſeelands, Indoneſiens noch dunkel und verſchleiert iſt, läßt ſich im Spiegel der Geſchichte Venedigs erkennen.

Nicht umſonſt hat die britiſche Dichtkunſt auf ihren Höhen kaum für ein anderes großes politiſches Experiment ſo viel Verſtändnis wie für Venedig; und nicht umſonſt ſchrieb Otway ahnungsvoll ſein „Venice preserved", das gerettete Venedig, in dem ſo viel Wahrheit auch über das größere Großbritannien ſteckt.

Für ein Volk aber, das wie das deutſche, in verhängnisvoller Zeit in jenen großen Wirbel geriet, den die Kriſe zwiſchen Seeherrſchaft und freiem Meer über die ganze Erde führte, und der ſich mehr zufällig, durch Unkenntnis ſeiner Lage und Spannung, als mit Notwendigkeit ſo zerſtörend über Mitteleuropa entlud, für ein ſolches Volk gibt es kaum ein dringenderes Bedürfnis, als ſich klarzuwerden über ſeine Zerrungslage eben zwiſchen den großen ozeaniſchen und kontinentalen Mächten der Zeit, deren letzte, rieſige Exponenten die panaſiatiſche Bewegung der Sowjets und die panpazifiſche der Anglo-Amerikaner ſind.

Digitized by Google

Es ist ein schwacher Trost, daß uralte Kulturlandschaften der Erde, Indien und China, diese Zerrung mit uns teilen, ja, daß uns eine Art von Schicksalsgemeinschaft mit jenen daraus erwächst. Auch solche Notgemeinschaften muß man weise nutzen können; und um das zu tun, muß man sie in ihrem innersten Wesen verstehen.

Dieses innerste Wesen aber wird uns nur aus der Einsicht in den ozeanisch-kontinentalen Gegensatz klar; und wenn wir das Meer schon einmal als politischen Erzieher von höchstem Wert, aber mit größter Vorsicht zu brauchen, nicht verstanden haben, so ist das keine Ausrede und kein Grund, es ein anderes Mal wieder zu tun. Haben wir schon in einer Zeit, in der das Japanische Reich seinen Küstenanteil, seine Atemfreiheit über See auf mehr als 52000 km steigerte, den unseren von einigen 5000 von einst auf ganze 1400 heruntergebracht — darin den Chinesen gleich, die in hundert Jahren von über 17000 km Küstenentwicklung 10000 verloren —, so heißt es doch erst recht, aus dem kargen, verbliebenen Rest für ein Volk, das aus dem eigenen Boden nicht leben kann, das Mögliche zu machen — damit es nicht zuletzt, vom freien Atem abgeschnitten, binnenländisch und kleinräumig verkümmere, statt immer wieder sein Anteilsrecht zu fordern am gemeinsamen Gut der Gesamtmenschheit, einem wirklich freien Meer!

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis

I. Das Meer im Wissen und der Geschichte der Menschheit

Seite

1. Wesen der Überseepolitik im Gegenspiel von Weltmeeren und Weltmächten 11
2. Der geschichtliche Sprung von der physischen zur politischen Ozeanographie. Ozean-politisches Schrifttum 23
3. Das Meer in der Geschichte der Menschheit 32
4. Meer-Kultur in der Geschichte der Menschheit 45

II. Freiheit oder Gebundenheit des Seeraumes der Erde?

5. Das freie Meer in Idee und Praxis 61
6. Meeresbindungen und beherrschte Gewässer 76
7. Überseeische Wachstumsspitzen und Verkehrsbänder 90
8. „Inselvölker und Inselstaaten" 106
9. Küstenlebigkeit 118
10. Macht und Meer. Seemacht als Idee und Schlagwort 135
11. Ein praktischer Fall: Deutsch-Britischer Seewehrgegensatz an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert im Lichte des geopolitischen See-Macht-Begriffes 142
12. Ozeanische Wirtschaft 154
13. Siedelung über See 166

III. Die geopolitischen Spannungen frühgermanischer und neudeutscher Überseesiedelungen im praktischen Fall

14. Nordgermanische Rand- und Binnenmeere 175
15. Die mißglückte Weltfahrt der Eingebuchteten 183
16. Geschichte von Seeräumen in länderkundlicher Betrachtungsweise . . 196
17. Politische Erdkunde von Meeresteilen, Rand- und Binnenmeeren in historisch vorbetonter Betrachtungsweise 201
18. Ozeanopolitische Synthese aus Erdkunde und Geschichte 206
19. Einheit der Mittelmeerländer? 219
20. Geopolitik der Mittelmeere 236
21. „Oceana" 244
22. Terra Australis . . . Die transozeanische Verflüchtigung eines Kontinents 260
23. Der Inselbogenreichstyp in Ostasien und seine ozeanischen und kontinentalen Gegenspieler 266
24. Kontinentale Durchstöße zu ozeanischer Geopolitik 271
25. Ausklang: Das Meer als Erzieher der Menschheit 279

Digitized by Google

Die Abbildungen im Text dieses Buches wurden freundlichst zur Verfügung gestellt von: Verlag Mittler & Sohn, Berlin, Nr. 54 (Aus „Militärwochenblatt" Nr. 20, 1927, und „Bilder aus Politik und Wirtschaft" Nr. 633); Kurt Vowinckel Verlag, Heidelberg, Nr. 5, 10, 44, 50, 51 (sämtlich aus „Geopolitik des Pazifischen Ozeans" von K. Haushofer); Walter Zuerl, München, Nr. 69.

Die Aufnahmen wurden freundlichst zur Verfügung gestellt von: The Associated Press, Berlin, Nr. 52, 54, 66, 86, 90, 109; Atlantic-Phot., Berlin, Nr. 16, 43, 59, 60, 67, 71, 89, 96, 97, 110, 111, 115, 118; F. Bruckmann A.-G., München, Nr. 11; G. Gronefeld, Berlin, Nr. 61; G. Haeckel, Berlin, Nr. 116, 117; Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg, Nr. 4, 7, 20, 62, 63, 113, 119; H. v. d. Hardt, Berlin, Nr. 53; Historia-Photo, Berlin, Nr. 9, 10, 77; Intern. Graphic Press, London (Plesch, Berlin), Nr. 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 79, 83; W. K. v. Nohara, Berlin, Nr. 68; Presse-Photo G. m. b. H., Berlin, Nr. 3, 15, 21, 49, 51, 55, 64, 65, 69, 80, 81, 87, 88, 91, 92, 93, 102, 108, 112, 120; Techno-Photographisches Archiv, Berlin, Nr. 5, 8, 18, 37, 38, 39, 40, 44, 48, 50, 82, 95, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107; Dr. Erwin Toku-Bälz, Stuttgart (aus „Graf, Japanisches Gespensterbuch", Union Deutsche Verlagsges., Stuttgart-Berlin-Leipzig), Nr. 12; Hanns Tschira, Bremen, Nr. 1, 2, 56; Ullstein, Berlin, Nr. 19, 22, 23, 47, 94, 98, 106.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google